



Centrum i periferin

om konsumtion & stadslandskap

SLU, Sveriges Lantbruksuniversitet
Fakulteten för Naturresurser och Lantbruksvetenskap
Institutionen för Stad och Land
Ultuna, 2010

Centrum i periferin - om konsumtion & stadslandskap

Center in the periphery- on consumption & city-landscapes

Anna Carlberg

EX0324 Självständigt arbete 30 hp, avancerad D-nivå, Landskapsarkitektprogrammet

Huvudsaklig inriktning: Landskapsplanering

Nyckelord: konsumtion, stad, stadslandskap, köpcentrum, globalisering, hållbar utveckling

Handledare: Ulla Berglund, Institutionen för Stad och Land, Sveriges Lantbruksuniversitet, Ultuna

Examinator: Kerstin Nordin, Institutionen för Stad och Land, Sveriges Lantbruksuniversitet, Ultuna

Biträdande examinator: Bosse Bergman, Institutionen för samhällsplanering och miljö, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm.

Fotografier och illustrationer tillhör Anna Carlberg om inget annat anges. Samtliga fotografier av Kungens Kurva och dess omgivningar är tagna under perioden april 2008 till och med juli 2009.

Tack!

Ulla Berglund, handledare, Kerstin Nordin, examiner samt Bosse Bergman, biträdande examiner, för goda råd och kloka kommentarer.

Ferman Brodrej, Marie Erlandsson Ek och inte minst Gunilla Sundström, på Huddinge Kommunalkontor, samt Marianne Rillbert på Huddinges lantmäteriavdelning, som tagit sig tid att bistå med material och information.

Alla lärare, föreläsare och kreativa studenter på kursen *Resources.08, Beyond Desire: Los Angeles*, vid Kungliga Konsthögskolan i Stockholm, som under tiden jag läste kursen förmedlade ovärderliga kunskaper, uppslag och inspiration!

Till vänner och familj som hjälp till med matlagning, korrekturläsning och stöd på många andra sätt!

Anna Carlberg

Stockholm, december 2009

Innehåll

| | |
|--|-------|
| Sammanfattning/Abstract..... | 8-9 |
| Bakgrund & Introduktion, Syfte, Metoder, Avgränsning, Begrepp..... | 10-13 |

Del 1. Tankar om stadslandskapet & det kommersiella.....15

Konsumtionssamhället

| | |
|---|----|
| Tron på ekonomisk utveckling..... | 16 |
| Konsumtion=Lycka?..... | 18 |
| Massproduktion & Varumärkeskultur..... | 19 |
| Bilden av konsumenten - köpandet som rationell handling eller njutning..... | 20 |
| Konsumtionsmönster och platstillhörighet skapar identitet..... | 22 |
| Konsumtionssamhällets relativa sanning..... | 24 |
| Privata aktörer stort inflytande..... | 26 |

Stadslandskapet - några tendenser

| | |
|--|----|
| Ett uttryck för kultur och invanda föreställningar..... | 28 |
| Sprawl..... | 31 |
| Globaliserade landskap..... | 36 |
| Icke-platser..... | 40 |
| Anonymitet..... | 42 |
| Stad=Konsumtion..... | 44 |
| Konsumtion som villkor eller möjlighet för stadens invånare..... | 49 |
| Staden som varumärke - invånaren som konsument..... | 51 |
| Kreativ destruktion..... | 52 |
| Privat/Offentligt - skarpare gränser som inte märks?..... | 53 |
| Gallerian versus den centrala Gågatan..... | 54 |
| Gallerians potential..... | 58 |
| Lokalcentrumet versus det externa köpcentrumet..... | 59 |
| Sociala värden i det lokala centrumet och i det externa..... | 60 |
| Det externa köpcentrumet..... | 60 |
| Det hållbara externa köpcentrumet?..... | 63 |
| Längtan efter den klassiska staden..... | 64 |
| Den klassiska staden - för evigt likadan?..... | 65 |
| Reflektion Del 1 - slutsatser och val av studieobjekt..... | 68 |

Del 2. Platsstudie Kungens Kurva.....71

Bakgrund och Introduktion

| | |
|--|----|
| Beskrivning av området..... | 74 |
| Karta: Kungens Kurva 2009..... | 75 |
| Schema: Fördelning av verksamheter i Kungens Kurva..... | 75 |
| Kungens Kurva i sektioner..... | 76 |
| Historik & Framväxt..... | 78 |
| Karta: Produktionslandskap blir Konsumtionslandskap - Kungens Kurvas landskap 1908 och 2009..... | 79 |
| Karta: Kungens Kurvas läge i förhållande till Stockholmsregionen..... | 80 |
| Situationen idag..... | 81 |
| Visioner om den delregionala kärnan..... | 82 |
| Karta: De regionala kärnorna i Stockholmsregionen..... | 85 |
| Karta: Lokal Kontext..... | 86 |
| Angränsande områden..... | 87 |

Analys

| | |
|--|-----|
| Analys - beskrivning av tillvägagångssätt. Vad? Varför? Hur?..... | 94 |
| Landskapets element - Kevin Lynchs fem begrepp..... | 95 |
| Grönstruktur | |
| Vad är grönstruktur?..... | 96 |
| Kungens Kurvas grönstruktur..... | 97 |
| Karta: Befintlig grönstruktur i Kungens Kurva samt gång- och cykelstråk..... | 98 |
| Beskrivning av grönstrukturens olika karaktärer i Kungens Kurva..... | 99 |
| Analys grönstruktur..... | 104 |
| Hur rör sig fotgängare och cyklister i Kungens Kurvaområdet? | |
| Inne i Kungens Kurva..... | 106 |
| Karta: Gång- och cykelstråk i och emellan Kungens Kurva och intilliggande områden. I förhållande till grönstruktur, olika målpunkter samt i förhållande till byggnadernas baksidesfasader..... | 107 |

| | |
|--|-----|
| Gång- och cykelförbindelser mellan Kungens Kurva och intilliggande områden.... | 108 |
| Delområden i Kungens Kurva | |
| Beskrivning av tillvägagångssätt för att identifiera karaktärer och delområden..... | 116 |
| <i>Karta:</i> Olika platser i Kungens Kurvaområdet och deras atmosfär..... | 117 |
| Analys av områden, deras egenskaper och atmosfär. Utvalda områden i Kungens Kurva utifrån ett fotgängarperspektiv..... | 118 |
| Barriärer i Kungens Kurvas miljö - utifrån ett fotgängarperspektiv | |
| Vad är en barriär?..... | 132 |
| <i>Karta:</i> Barriärer av typ 1 och typ 2 i Kungens Kurva..... | 134 |
| <i>Karta:</i> Barriärer av typ 3..... | 135 |
| Barriärer i Kungens Kurva - slutsatser..... | 136 |
| <i>Karta:</i> Tre starka barriärer i Huddinge kommun..... | 137 |

Idéskiss-förslag

| | |
|---|-----|
| Idéskissens utgångspunkter..... | 140 |
| Koncept..... | 141 |
| <i>Karta:</i> Idéskiss - Ny struktur för Kungens Kurva..... | 142 |
| De gröna urbana stråken - hur funkar de?..... | 143 |
| <i>Karta:</i> Koppling till Vårby Gård..... | 146 |
| <i>Karta:</i> Koppling till Gömmarreservatet..... | 148 |
| Avslutande reflektion..... | 152 |
| Källförteckning..... | 154 |

Sammanfattning

Hur påverkas stadslandskapet av kommersiella drivkrafter och aktörer? På vilket sätt påverkar invånarna staden genom sina konsumtionsmönster? Och hur påverkas det mänskliga vardagslivet i staden i sin tur av de kommersiella fysiska miljöerna? Är plats och konsumtionsvanor de starkaste identitetsmarkörerna för människor idag och på vilket sätt manifesteras och upprätthålls detta i stadsmiljön? Vilken typ av stadslandskap kan komma att behövas, eller bildas, i en framtid som kräver en mer resurssnål konsumtion?

Det här arbetet diskuterar konsumtionssamhället, tron på ekonomisk utveckling och ständigt högre materiellt välstånd som en väg till lycka, samt vad detta betyder för stadens miljöer och de som lever i dem. Diskussionen kretsar både kring vad kommersiella krafter får för konsekvenser för stadens fysiska miljö liksom hur konsumtionssamhället påverkar vår tids uppfattning om vad som är stad. Olika tendenser och fenomen i det nutida stadslandskapet som kan kopplas till konsumtionssamhället tas upp, exempelvis sprawl, anonymitet, icke-platser, globala intressen som ställs mot lokala, tendensen att automatiskt förknippa stadsliv med shoppingliv, liksom de privata aktörernas ökade inflytande över stadsutvecklingen.

Olika typer av kommersiella miljöer i staden behandlas, från gågatan till gallerian, från det lokala centrumet till det externa. I arbetet reflekteras kring vikten av att försöka frigöra sig från invanda föreställningar om hur olika stadsmiljöer bör se ut och fungera för att på så sätt hitta bättre lösningar eller starta en diskussion, till exempel om det ofta bortglömda ytterstadslandskapet på gränsen mellan stad och land.

En specifik kommersiellt präglad stadsmiljö studeras närmare. Det externa köpcentrumet *Kungens Kurva* i Huddinge kommun strax utanför Stockholm, som tillsammans med näraliggande Skärholmen Centrum

har blivit utsett till en framtida delregional kärna för handel, beskrivs, analyseras och diskuteras. Arbetet diskuterar även vad den offentliga planeringens vision av området som *framtida delregional kärna för handel* kan få för konsekvenser för platsens utveckling. Områdets symboliska betydelse, såväl som dess fysiska struktur och innehåll analyseras. Analysen går igenom olika atmosfärer och karaktärer, platsens koppling till omgivningen samt dess grönstruktur, för att öka förståelsen för hur landskapet fungerar för människor. Hur fungerar det externa köpcentrumet som fysisk miljö i regional respektive i lokal skala? Vad får detta för konsekvenser för de boende i närområdet, som ju inte utgör den kommersiella miljöns främsta målgrupp? Fysiska och mentala barriärer som finns i landskapet på lokal nivå analyseras och deras konsekvenser diskuteras.

Exempel på negativa konsekvenser av de lokala barriäreffekterna, är att miljön blockerar förflyttningar och utbyte mellan Huddinge kommuns norra och södra delar. En annan negativ konsekvens är att rörelser och utbyte mellan Stockholm och Huddinge över kommungränsen hämmas. Ytterligare en effekt är att barriärerna förstärker och upprätthåller den redan existerande sociala segregationen i området, där olika socioekonomiska grupper hamnar i olika geografiska områden utan utbyte med varandra. Slutsatsen är att den dåliga tillgängligheten och den bristande sociala, kulturella och ekonomiska förankringen på lokal nivå, minskar Kungens Kurvas chanser att utvecklas till ett mångsidigt och multifunktionellt landskap. Det innebär troligtvis i sin tur att det blir mer känsligt och sårbart för förändringar i samhället, och därmed mindre ekologiskt och socialt hållbart.

I arbetet presenteras även en idéskiss. Platsens identitet, som idag är formad av globala kommersiella aktörer samt tillfälliga besökare utan vardaglig och nära koppling till miljön, kan stärkas genom att lokala influenser

ges en chans att bli en del av miljön. Det kan stimuleras genom att Kungens Kurva görs mer fysiskt tillgängligt för de boende i näromgivningen. Genom bättre lokal integration kan landskapet utvecklas till en miljö som fungerar som delregional kärna i Stockholmregionen *samtidigt* som den också fyller behov i den mindre skalan.

Idéskissen är relativt enkel och utgör inte ett färdigt förslag. Den syftar främst till att starta en diskussion och väcka tankar och idéer kring stadslandskapets utformning.

Då grönstrukturens karaktär och funktion redan idag är en stark indikator på hur hela miljön fungerar, och då gröna miljöer är starkt närvarande i området, utgår idéskissen till stor del från dessa. Det är genom att föreslå en *ny* grönstruktur, som idéskissen försöker lösa tillgänglighetsproblemen. Idéskissen går ut på att försöka motverka de lokala barriäreffekterna genom att skapa *gröna urbana stråk*, esplanader som sträcker sig tvärs över landskapet och vidare ut i omgivningen, och kring vilka bebyggelse och aktiviteter organiseras, för att på så sätt introducerar sociala, ekologiska och ekonomiska länkar i den fysiska miljön.

Esplanadernas strategiska placeringar omstrukturerar hela miljön så att den hänger bättre samman med omgivningen. De «gröna urbana stråken» fylls med olika funktioner, bebyggelse, miljöer och verksamheter - och uppmuntrar till rörelse och förflyttning i landskapet. Teorin är att tillgänglighet och möjligheter att använda platser i sig skapar starka incitament för människor att förflytta sig i eller påverka en miljö - vilket i sin tur kan leda till större mångfald på en plats, både ifråga om människor och verksamheter, och på så sätt också till en mer dynamisk, hållbar och flexibel plats - något som gynnar både kommersiella och rent mänskliga intressen.

Abstract

In what way is the city-landscape influenced by commercial driving-forces and of commercial operators? How does the inhabitants influence the city through their consumption-patterns? And how is, in its turn, the daily life in the city affected by the commercial physical environments? Is place and consumption the strongest identity-markers for people today, and in what way is this manifested in and maintained throughout the city-environment? What kinds of city-landscapes might be needed, or shaped, in a future which demands a more resource-saving consumption?

This work discusses the consumption-society, the faith in economic development and a never ending increase in material wealth as a way to achieve happiness, and what this means for the environments in the city and for those who live in them. The discussion is continuously centred on both commercial forces' consequences on the city's physical environment as well as on how the consumption-society affects our time's perception of what the city is. Different tendencies and phenomena in the contemporary city-landscape are discussed, for instance sprawl, anonymity, non-places, global interests against local ones, the tendency to automatically connect city-life with shopping-life, as well as the private operators' increased influence over the city-development. Different types of commercial environments in the city are treated, from the pedestrian street to the arcade shopping-mall, from the small local center to the big external one. There is a reflection on the importance of liberating once self from ingrained notions of how different kinds of city-environments should look and function, as a way of finding better solutions or starting a discussion, for example about the often neglected city-landscape between town and countryside.

One specific commercial environment is studied more closely. The external shopping-centre Kungens Kurva in the municipality of Huddinge, just outside of Stock-

holm, which together with the closely situated Skärholmen Centrum has been appointed a *future regional core for commerce*, is described, analyzed and discussed. The symbolic meaning of the area, as well as its physical structure and content is analyzed. The work also discusses the state planners' vision of the area as a future regional core for commerce, and the consequences this might have on the area's development. The analysis deals with atmospheres, characters, connections to the surrounding, as well as the green structure, in order to understand how the landscape works. How does the external shopping-center function as a physical environment on a regional *as well* as on a local scale? What are the consequences for people living in the nearby areas, since they are not the place's primary target-group? Physical and mental barriers in the landscape on a local level are analyzed and their consequences discussed.

Examples of negative consequences of the local barrier-effects, are that the area blocks movements and exchange between the northern and the southern parts of the municipality of Huddinge. Another negative effect is that movements and exchange between Stockholm and Huddinge across the municipality-border are being restrained. And yet another effect of the barriers is that the already existing social segregation in the area, where different socio-economic groups of people end up in different geographic areas without much exchange in between, is being reinforced and maintained. The conclusion is that the bad accessibility and the lack of social, economical and cultural anchorage on a local level, are diminishing the place's chance to develop into a versatile and multi-functional landscape. This, in its turn, probably also make it more sensitive and vulnerable to changes in society, and less ecologically and socially sustainable.

In the work a conceptual plan with ideas is also pre-

sented. The place's identity, which today is created by international commercial operators and temporary visitors without a close, daily-life connection to the site, can be strengthened when the local is given the chance to influence the environment. This can be achieved if Kungens Kurva becomes more accessible for people living in its surroundings. Through better local integration the landscape can develop into an environment which works as a regional core *at the same time as* it satisfies needs in a local scale.

The conceptual plan is relatively simple and does not constitute a finished proposal. It's main purpose is to start a discussion and awake thoughts and ideas around the design and shaping of the citylandscape. As the character and function of the green-structure already is a strong indication of how the entire area works today, and since green areas are strongly present in the environment of Kungens Kurva, the conceptual plan is very much based on these. It is by proposing a new green-structure, that the conceptual plan tries to solve the problems of accessibility in the landscape. The conceptual plan's aim is to counter-act the local barrier-effects through the creation of *green urban promenades*, avenues stretching across the landscape and into the surrounding, introducing links in the physical environment.

The avenues' strategic locations are restructuring the entire area so that it becomes better connected to the surroundings. The «green urban promenades» are filled with different functions, buildings, environments and activities - and encourages movements in the landscape. The theory is that accessibility in itself creates strong incitements for humans to use the environment, move in it or partake in it - which then will lead to a greater mix of both people and activities, and so also to a more dynamic, sustainable and flexible place - something that benefits both commercial as well as human interests.

Bakgrund & Introduktion

Gränsen mellan stad och land suddas ut alltmer, och ytterstaden växer på ett sätt som gör att det uppstår nya miljöer som inte passar in i den traditionella bilden av vare sig stad eller landsbygd. Har det uppstått en tredje kategori som varken är stad eller land, eller är städernas kranzoner i själva verket vår tids mest typiska stadslandskap? Oavsett vad man vill kalla dem så är miljöerna som växer fram kring städer över hela världen till stor del formade av bilismens möjligheter och begränsningar, men också i hög grad av kommersiella villkor och förutsättningar.

Precis som uppmaningar att konsumera generellt tycks erövra ett allt större utrymme i tillvaron, tycks också staden alltmer förvandlas till en utpräglad arena för reklam och kommersiella budskap. Även synen på staden som ett ställe där man konsumerar, ett centrum för handel och shopping, är vanlig. Men är det egentligen så självklart att just handel och konsumtion är de mest grundläggande ingredienserna i en stad? Och består handel bara av att köpa och sälja saker i en galleria eller ett externt köpcentrum?

Kommersialiseringen av staden sker på många olika nivåer samtidigt. Det handlar om att synen på staden som kommersiellt centrum överskuggar andra stadsuppfattningar, samt att kommersiella verksamheter i sig ofta uppfattas som något positivt för stadsmiljön och stadslivet. Kommersiella aktörer har ett stort inflytande över stadsrummens utformning och innehåll. När det gäller den byggda miljön finns det bland annat en trend att bygga allt större butikslokaler, och att klumpa ihop butiker i privatägda stadsrum som t ex. gallerior eller köpcentrum. Med dessa renodlat kommersiella miljöer, vilka utgör förenklade varianter av de klassiska stadsrummen i utomhusmiljö, och vilka avgränsar sig från andra inslag i stadslivet eftersom de befinner sig inomhus, i byggnader, kan man kanske säga att det kommersiella i staden är närvarande på ett nytt sätt i stads-

byggnadshistorien. Det kommersiella är inte längre alltid en del av en stadsmiljö som tillåter och blandar olika typer av verksamheter, utan skapar istället sina egna stadsrum där oönskade element sällas bort. De kommersiella miljöerna i staden tar också stora ytor och utrymmen i anspråk, oavsett om de ligger i stadens periferi eller i dess centrum.

Köpmiljöer drar till sig och samlar människor, de är viktiga mötesplatser, och därför har det stor betydelse för invånarnas tillvaro i staden var och hur det kommersiella livet i staden äger rum, samt i vilken sorts byggd form det manifesteras. Därför borde stadens offentliga representanter ta utformningen av stadens kommersiella miljöer på stort allvar, och lägga stor omsorg vid gestaltning och planering av stadens kommersiella platser. Man borde också fråga sig hur stor del av stadens utformning som det är rimligt att kommersiella drivkrafter får styra över?

Eftersom vi lever i ett utpräglat konsumtions- och varumärkessamhälle, är det kanske inte så märkligt att detta manifesteras så starkt i våra landskap. Landskapet är ju ett fysiskt avtryck av sin tids kultur och leverne. Städer har alltid varit en sorts konsumtionsplatser, men de har inte *bara* varit det. Bör de kanske snarare beskrivas som platser för människor, platser där mänskligt liv och mänskliga verksamheter av alla slag och sorter koncentreras och samlas? Platser där vi klumpar ihop oss för att kunna överleva bättre tillsammans? Städer kan också ses som centrum för möten och konfrontation, för kultur och kunskap, för kontroll och anonymitet, för maktutövning och individuell frihet, för mångfald, för utveckling och förändring... kort sagt: städer är inte bara handel.

Sverige är det land i Europa som har flest köpcentra per invånare (källa: Reportage i Sveriges Radio, «Uppköpta köpcentrum»), och våra stadsmiljöer består idag till stor

del av reklamskyltar, galleriakomplex, stora skyltfönster som täcker hela fasader, samt inte minst köpcentra i olika former. Vi är numera vana vid att den offentliga utemiljön i staden till stor del består av enskilda kommersiella aktörers budskap, när försäljningsstånd för mobiltelefoner har en självklar plats, eller när enskilda butiker spelar hög musik som hörs ända ut på den offentliga gatan. Hur har det kommersiella kunnat få ett så stort utrymme i stadsmiljön? Kanske handlar det om tidsandan - det verkar som om det finns en uppfattning att en stadsmiljö med konsumtion, butiker, försäljning och shopping automatiskt är en bra stadsmiljö.

Men hur kommer det sig, egentligen? Förutom att vi lever i ett konsumtionssamhälle, kan man ju lika gärna karaktärisera vår tid som ett «informationssamhälle», «kunskapssamhälle» eller ett «kommunikationssamhälle». Man skulle också kunna hävda att vi lever i ett ytterst mångkulturellt samhälle, eller i ett globaliserat samhälle. Eller i ett stressamhälle. Varför är det just det kommersiella som ges så stort utrymme?

Den som har stor makt i samhället har ofta också stor makt över landskapet och dess utformning, och påverkar därmed dess utseende. Ett känt exempel är Solkungen Ludvig XIV av Frankrikes storslagna maktmanifestation i landskapet vid Versailles, där André Le Notre skapade en slottspark vars utformning och läge ännu idag bildar ett oändligt perspektiv bort mot horisonten - som om kungens makt var oändlig och omfattade hela världen. Förhållandet mellan makt och landskap tycks vara det samma idag, även om det kanske manifesterar sig i den yttre miljön på ett mindre estetiskt tilltalande sätt än vid Versailles. De som har störst makt i samhället har också störst makt att utforma våra vanligaste gemensamma livsmiljöer, städerna. Det är en etablerad uppfattning att globaliseringens möjligheter har inneburit nya maktrelationer mellan stater, provinser, företag och organisationer. Flera av världens största

ekonomier är inte regeringar och länder, utan företag eller regioner. En tanke är att det framförallt är de icke-platsbundna, internationella företagen, som drar nytta av globaliseringens möjligheter. Det är alltså de aktörer som kan röra sig fritt över gränser och utnyttja globaliseringens fördelar - de snabba transporterna, de olika möjligheterna till kommunikation eller den effektiva överföringen av information och kapital - som har fått mer makt. Globala krafter påverkar lokala, specifika platser och landskap i större utsträckning än förr. Ett exempel på detta är att många av köpcentrumen i Sverige ägs av internationella företag (källa: Sveriges Radio «Uppköpta köpcentrum»).

Det externa köpcentrumet vid infarten till staden, är kanske en av de allra tydligaste manifestationerna av vem som har makt i samhället och därmed över landskapet - dels är det företagen och investerarna, dels konsumenterna. Men alla människor är inte konsument-er, och människor är mer än bara konsument-er. Extern-centrumet är en tidstypisk, kommersiellt präglad stadsmiljö, som är nästan uteslutande formad efter privata aktörers villkor och efter konsumtionssamhällets logik. Det externa köpcentrumet är ett tydligt exempel på att de som är allra mest bundna till en specifik plats och i minst grad kan dra nytta av globaliseringen, också är de som fått minst inflytande över landskapet. Ju färre möjligheter att förflytta sig i stadslandskapet, desto mer otillgängligt blir det externa köpcentrumet, som ju bygger på avstånd och bilism. Köpcentra är helt enkelt ofta inte anpassade efter dem som lever i deras omedelbara närhet.

I ytterstaden kostar marken mindre, och därför växer köpcentrum på bredden istället för på höjden. Externa köpcentra tar överdrivet stora ytor i anspråk, mark som hade kunnat användas på mer effektiva sätt, t.ex. för att producera de livsmedel som vårt jordklot lider allt större brist på. Platserna blir öde då butikerna stängt,

och de flesta förflyttningarna sker på mycket begränsade ytor i utomhusmiljön. Utemiljön bygger på några få principer – det ska vara lättillgängligt med bil, överblickbart för kunderna och gärna synas på långt håll. Dessutom måste priset på varorna kunna hållas nere genom minimala investeringar i allt som inte direkt gagnar försäljningen, så kvalitet, komfort och skönhet får stå tillbaka för andra önskemål. Eftersom en viktig förutsättning för att locka till sig kunder är att det är lätt att ta sig fram i bil, så är det externa köpcentrums miljö tydligt anpassad efter bilarna, och köpcentrumet syns ofta väl i stadslandskapet när man färdas på dess livsviktiga artär - motorvägen. De stora asfalterade områdena påverkar oundvikligen vattenförhållandena i marken i olika grad. Det begränsar också framtida möjligheter att få staden att växa och utvecklas på ett önskvärt sätt, när stora landytor ägs av privata företag. Men för de internationella aktörerna spelar de lokala effekterna på landskapet inte stor roll. Det är i första hand de «platsbundna» människorna som lever i köpcentrums skugga som måste handskas med de negativa konsekvenserna av det landskap som uppstår.

Det typiska är att köpcentrum liknar varandra världen över. De kan se nästan exakt likadana ut oavsett om man befinner sig i Paris, Kyoto, Stockholm eller Borås. Man applicerar samma koncept överallt och ser inte varje plats unika sammanhang som någonting att ta tillvara. Man «ignorerar» platsen, landskapet, dess behov och möjligheter. Men att köpcentrum liknar varandra, kan förstås också bero på att man gärna förlägger externa köpcentrum till platser som har liknande egenskaper och förutsättningar. Miljöerna kan kännas välbekanta och lätta att förstå och ta till sig (om man t.ex. besöker ett köpcentrum i ett annat land och det ser likadant ut som hemma) men de kan också ses som opersonliga, storskaliga och tråkiga. Trots att det externa köpcentrumet anses ligga «utanför» staden, är det också stadens framsida. Ofta är externcentrumet det första besökaren

ser, då hon anländer i bil eller buss. Det externa köpcentrumet vid infarten till staden har blivit en etablerad stadstypologi i människors medvetande och en vardagsmiljö för många av stadens invånare, antingen de bor nära miljön eller bara besöker den regelbundet. Tendensen är kanske också att de externa köpcentrumen alltmer införlivas och integreras med det större stadslandskapet, då stadens bebyggelse sakta kryper utåt.

Kungens Kurva, ett av Sveriges första köpcentrum, ligger idag i stort sett omgiven av bebyggelse. När detta händer uppstår en intressekonflikt mellan de «globala» - de bilburna kundernas och markägarnas - intressen och de lokala behoven hos de som bor i området. Risk- en blir att köpcentrumet blir en påtaglig fysisk och mental barriär i stadsmiljön. Samtidigt kan utvecklingen innebära att det kan bli lättare att påverka utformningen av olika köpcentra om de boende i området kräver förändring. I förlängningen innebär det kanske också att en ny syn på köpcentrumet, hur det ska se ut och fungera som en del av en dynamisk och hållbar stadsmiljö, kommer att växa fram.

De externa köpcentrumen ligger ofta i gränzoner, där olika viljor sammanträffar. Kungens Kurvas köpcentrum, vilket studeras i denna uppsats, ligger i anslutning till gränsen mellan Stockholm och Huddinge kommun, men också på gränsen mellan bebyggelse och natur. Kungens Kurva är omgivet av många kontrasterande områden med olika innehåll: ett motorvägslandskap, ett naturreservat, ett äldre villaområde, ett stort delregionalt centrum från miljonprogramsåren. Samtidigt är det på många sätt avskilt från de omkringliggande miljöerna. Från Kungens Kurva kan man ta flygbussen till Skavsta och landa i London eller Paris på några timmar, men för att ta sig till flygbussens hållplats till fots eller med cykel stöter man på mängd lokala hinder i landskapet. Köpcentra kommunicerar lätt med andra platser i stor skala sett, men i liten skala tycks de inte

hänga lika väl ihop med världen.

Samtidigt som det pågår en diskussion om den uthålliga, täta staden, med mötesplatser och vackra och funktionella utemiljöer anpassade till storstadsbornas krav, byggs det ständigt nya köpcentrummiljöer som saknar allt detta, som baseras på fenomen som går rakt emot uppfattningen om den hållbara staden. Externköpcentrat grundar sig i bilism och masskonsumtion, kanske de två fenomen som är allra mest ifrågasatta och diskuterade ur ett hållbarhetsperspektiv. Det är som om det pågår två parallella utvecklingar som inte alls berör varandra. Debatten om de externa köpcentrumen, deras betydelse för stadslivet och staden, hur vi ska kunna skapa köpcentrum som är mer integrerade, vackra, funktionella eller hållbara - finns nästan inte. Det är lite märkligt, med tanke på att externa köpcentra finns utanför nästan varje svensk stad, och är så typiska för vår tid och vårt sätt att leva.

Under de senaste åren har många redan existerande köpcentrum vuxit till sig. Det byggs och planeras också för fler runtom och även inne i Stockholm, även om dessa planer styrs mycket av konjunktorens svängningar och kanske inte alltid fullbordas. Att diskussionen om de externa köpcentrumen verkar så underutvecklad i förhållande till vad som pågår i stadsmiljön, innebär ett hinder för att hitta nya lösningar att utveckla dessa miljöer och egentligen våra städer, på ett hållbart sätt. Det är synd, för det borde finnas möjligheter med köpcentrum i stadens utkanter. Ofta ligger de nära miljöer med naturvärden eller i anslutning till obebyggd mark. Den rumsliga förutsättningen för att testa nya möjligheter och lösningar i stadsbyggandet, samt att testa samarbeten över kommungränser finns. Köpcentrum samlar också många olika sorters människor från hela staden och de bildar viktiga mötesplatser och vardagsmiljöer. Folk kan tillbringa en avsevärd del av sin tid där, även om de helst inte gör det då affärerna är stängda. Till skillnad från inglasade gallerior, är de ex-

terna köpcentrumområden fortfarande öppna landskap med utomhusmiljöer där inte bara konsumenter kan vistas. Det är en miljö som teoretiskt sett är tillgänglig dygnet runt även om de flesta nog inte skulle komma på tanken att vilja utnyttja den efter att affärerna stängt, då miljön sällan är anpassad till andra aktiviteter än shopping och bilkörning. Köpcentrum bildar barriärer i stadslandskapet trots att de egentligen har ganska goda förutsättningar att istället länka samman områden.

I Stockholm finns det många barriärer. Det är lätt att ta sig till och från stadskärnan, men svårare att resa på tvären runtomkring staden. Stockholm är på många sätt också en segregerad stad, där olika befolkningsgrupper är tydligt rumsligt uppdelade. I Stockholms regionplan (RUF 2001) pekas social segregation ut som ett stort problem för stadens utveckling. De olika stadsdelarna som längs med tunnelbanan strålar ut i landskapet, är ofta separerade från varandra genom motorvägar, kuperad svårframkomlig terräng, svårtillgängliga naturområden eller av vattenytor utan broar eller båtförbindelse. Ett exempel på en åtgärd som motarbetat detta är *Tvärbanan* (invigdes år 2000) som tvärtemot vad man många sagt blev väldigt populär. Köpcentrumen befinner sig inte sällan i strategiska lägen i staden, och de drar dessutom till sig människor som kanske aldrig skulle träffats annars. De är sociala rum i staden, i lika hög grad som gågatan eller innerstadsgallerian. Kanske kan köpcentrum i stadens utkant hjälpa till att skapa viktiga noder som överbryggar de fysiska barriärerna och motverkar den sociala segregationen - om vi låter dem utvecklas på rätt sätt?

Syfte

Syftet med arbetet har varit att öka min kunskap och förståelse för hur stadslandskapet interagerar med konsumtionsmönster och med kommersiella aktörer och drivkrafter. Som en del av detta har jag studerat ett köpcentrum i ytterstaden, för att försöka ta reda på hur det

externa köpcentrumets miljö fungerar på lokal nivå för fotgängare, vilka möjligheter och problem som finns. Jag har velat lära mig mer om vad köpcentrumet säger om vår tid, samt reflektera över hur ett köpcentrum i ett ytterstadsområde fungerar som fysisk miljö och hur det skulle kunna utvecklas på ett hållbart och realistiskt sätt som en del av staden.

Metoder

De påståenden som jag gör och de slutsatser jag drar, härrör från texter jag läst, platser jag sett, människor jag talat med och studier jag tagit del av. De är subjektiva slutsatser och påståenden, och har sin grund i ett helhetsintryck, samt i egna eller andras tankar och funderingar. Jag har delat upp arbetet i två delar, *Del 1* och *Del 2*. Den första delen är en studie och reflektion kring det kommersiella och staden på en mer generell nivå. I *Del 1* diskuterar jag även hur identitet och plats hänger samman med konsumtion. Jag återger och diskuterar idéer från böcker, tidningar, föreläsningar, tv-program, dokumentärer och internetsidor, samt reflekterar och resonerar kring dessa. En annan källa till kunskap har varit att parallellt med exjobbet läsa kursen *Beyond Desire* på Kungliga Konsthögskolan, där vi med utgångspunkt i staden Los Angeles diskuterat hur livsstilar, konsumtionsmönster och stadslandskap hänger samman. I *Del 1* använder jag mig ofta av Kungens Kurva (den miljö jag haft som platsstudie) som exempel, som ett sätt att kunna knyta de teoretiska resonemangen till en konkret plats. Men jag använder mig också av många andra exempel på kommersiella miljöer. I *Del 2*, platsstudien, använder jag mig av fältstudier och observationer i ett kommersiellt landskap (Kungens Kurvas köpcentrum i sydöstra Stockholm) och försöker koppla vad jag ser där till de tidigare reflektionerna i *Del 1*. I arbetet med platsstudien, har jag till att börja med vid ett flertal tillfällen besökt området och dess omgivningar. Jag har rört mig i området till fots, på cykel, i buss och med bil. Genom att jobba med

fotografi och olika kartunderlag (ortofoto, historiska kartor) har jag försökt förstå platsen bättre. Jag har också använt fotografiet som ett sätt att själv tydligare se platsen och dess olika delar, för att minnas platsen och för att förklara för läsaren. Jag har även använt mig av muntliga och skriftliga källor för att få information om vad de boende i området har för åsikter, och har försökt att använda denna information som en metod för att förstå platsen. Dessutom har jag haft en del ”förkunskaper”, eftersom jag vuxit upp i närheten av Kungens Kurva.

Avgränsning

Jag har diskuterat generella fenomen och tendenser i stadslandskapets utveckling, men min ambition har varit att göra det utifrån kommersiella aktiviteter och konsumtionsmönster. Jag har avgränsat platsstudien geografiskt till att handla om det område som idag kallas för Kungens Kurva, ett externt köpcentrum-område i sydvästra Stockholm.

Begrepp

Jag använder mig av olika begrepp och namn på kommersiella miljöer, som ibland har olika betydelse för olika personer. Så här definierar *jag* begreppen :

Köpcentrum en plats där många butiker ligger samlade, och där miljön är planerad för detaljhandel. Det kan vara en enskild byggnad eller ett byggnadskomplex, eller en plats med flera byggnader.

Externt köpcentrum ett köpcentrum som ligger utanför en stadsbildning, ofta på gränsen mellan bebyggelse och natur, och undantagslöst vid en större motorled som utför en infart till staden liksom en förutsättning för att man ska kunna nå det externa köpcentrumet, som riktar sig främst till bilburna kunder. Det externa köpcentrums bebyggelse består ofta av mindre påkostade lådlik-

nande byggnader som saknar fönster och ofta bara har en entré. Utemiljön är ofta torftigt utformad och främst anpassad till biltrafiken.

Handelsplats är ofta en synonym till köpcentrum eller externt köpcentrum, men många ägare av köpcentrum tycks föredra att använda ordet handelsplats, kanske därför att det har en annan, mer modern klang som inte automatiskt förknippas med bilden av 60-talets miljonprogramscentrum eller med den traditionella bilden av ett oglamoröst externt köpcentrum.

Köpkvarter är ett ord som kan betyda olika saker beroende på vem som använder det. Den första tanken går kanske till ett kvarter i staden där det finns mycket butiker, affärer och kaféer. *Sickla köpkvarter*, vars ägare tycks måna om att få området att framstå som mer «stadsmässigt», använder ordet köpkvarter för att markera sin mer citybetonade profil. Både *handelsplats* och *köpkvarter* är kanske populära därför att det är ord som associerar till den klassiska täta staden där det finns just *platsbildningar* och *kvarter*, något som oftast saknas i moderna köpcentrummiljöer.

Passage de första passagerna uppstod i början av 1800-talet i Frankrike. De var påkostade och vackert utsmyckade. De riktade sig till en liten grupp rika människor. De består av ett avlångt utrymme mellan två kvarter, ibland med trappor. Passagen är en genväg i staden, eftersom den har en öppning i vardera änden, och kopplar ofta samman två viktiga stråk.

Varuhus uppstod först under senare hälften av 1800-talet, även dessa har sitt ursprung i Frankrike. Med varuhus syftar jag på en större byggnad där det finns många olika varor samlade. Den typiska bilden av ett varuhus är att det består av flera våningar - som *NK* i Stockholm eller *Harrod's* i London. Varuhuset ligger traditionellt inne i stadens centrala delar. Dagens «varu-

hus» är ofta specialiserade t.ex. på byggmaterial eller möbler, och ligger inte sällan i de externa köpcentrumen.

Galleria en byggnad som kan vara i en eller flera våningar, ofta två, och omfatta ett helt kvarter i staden. Gallerian är som en modernare, större och mindre påkostad form av *passage*, det finns ett öppet utrymme i mitten, ofta långsmalt, men ibland förgrenat, och runt detta ligger butikerna. Gallerians butiker har sällan entréer direkt mot gatan, men själva gallerian har ofta flera öppningar åt olika väderstreck. Gallerian har ofta en lite lyxig prägel med mer påkostade material och inredning, med glitter och glans.

Inomhuscentrum är en synonym till ett köpcentrum som ligger inuti en byggnad.

Lokalt centrum mindre samling butiker och andra verksamheter som tjänster eller service (post, apotek, bibliotek, servic och andra tjänster e.t.c.) och som främst är till för och livnär sig på de som bor nära. Ett lokalt centrum kan vara ett inomhuscentrum.

« Idag utövar marknadskrafterna en större makt över stadsutvecklingen än någonsin tidigare i historien. För att uttrycka det mer tillspetsat så kan man säga att stadsplaneringen inte längre utgör en motvikt mot marknadskrafterna utan anpassar sig till dem.»

(Mikkel Schonning Sorensen i Nylund 2007 s.207)

«Den mänskliga kulturens historia antyder att "landskap" är ett av de äldsta och mest grundläggande begrepp som använts för att uppfatta och beskriva vår föränderliga miljö, oavsett om den är konstgjord eller ej. Det är på en landskapsnivå som förändringar i markanvändning, naturlighet, kultur och karaktär blir meningsfulla och igenkännbara för mänsklig tolkning. I det avseendet är landskap lika mycket en vision som det är en verklighet. /.../ Ett landskap är i grunden ett fotografi av skeenden; det avslöjar, kort sagt, vilka vi är.»

(Urban Sprawl in Europe – the Ignored Challenge, EEA-rapport nr 10 2006 s.45)

Del 1.
Tankar om
stadslandskapet
och det kommersiella



Konsumtionssamhället

Tron på ekonomisk utveckling

«I Europa är våra konsumtionsmönster totalt annorlunda än för 20 år sedan. Transporter, nya boendeformer, kommunikation, turism och fritid har trätt fram som huvudingredienser i hushållens konsumtion.»
(*Sprawl in Europe – the Ignored challenge*, EEA/European Environmental Agency, Report 10/2006 s.5, min översättning från engelska).

Förr i tiden, innan massproduktionen gjorde sitt intåg, fanns det ett mer direkt samband mellan produktion och konsumtion. De flesta människor producerade dagligen en stor del av vad de förbrukade. Idag är förutsättningarna annorlunda. Vi ser allt mer sällan sambandet mellan vår konsumtion och den produktion som ligger till grund för den, och vi producerar själva allt mindre av det vi förbrukar. Genom storskaligare produktion och specialisering har det blivit möjligt att tillverka varor för många människor till ett lågt pris. Globaliseringen av ekonomin, nya kommunikationssätt och res-möjligheter, gör det möjligt att driva fabrik på en kontinent och ha huvudkontor på en annan.

Ett tydligt tecken på att vi verkligen lever i ett konsumtionssamhälle, där konsumtionens logik präglar hela samhällsordningen, är att inte bara fysiska ting kan marknadsföras och säljas. Man kan också ”varumärka” personer, länder, platser och idéer.

I och med massproduktionen och överflödet av varor, har människor också fått en annan inställning till arte-

fakten, varan, tinget, objektet. I alla fall om man ska tro Jean Baudrillard, som beskriver denna förändring i sin bok *The System of Objects* (2005). Varor tillverkas inte för att hålla i en evighet, och vi förväntar oss inte heller detta när vi köper dem.

Ekonomisk expansion och högre materiell standard, ses ofta som liktydigt med ökad välfärd och större välbefinnande hos människor, med lycka. Länders framgång mäts oftast i bruttonationalprodukt.

Ändå finns det någonting motsägelsefullt i inställningen att ekonomin ständigt ska utvidgas och att högre materiell nivå ger större lycka, eftersom det rimligtvis borde finnas ett tak för hur lycklig man kan bli. Är miljonären en miljon gånger lyckligare än den som inget har?

Allt vet också att det bara finns ett jordklot (åtminstone i den här delen av universum) och att detta jordklot har begränsade resurser som vi måste hushålla med. Den höga konsumtionsnivån i vissa delar av världen, förutsätter till stor del att majoriteten av befolkningen på jorden lever på en mycket lägre nivå. Det sägs att om alla på jorden skulle leva med samma levnadsstandard som människor i västvärlden, så skulle vi år 2030 behöva minst ett jordklot till (*Living Planet Report 2008*, WWF).

Trots att det råder brist på resurser och energi, så fortsätter vi att köpa och att stimulera till köpande. Reger-

ingars recept för att skapa fler jobb och högre välfärd är ofta att lansera olika ”stimulansåtgärder” som ska få hushållen att konsumera mer.

Detaljhandelskonsumtionen (dagligvaruhandel och sällanköpshandel) har ökat i Sverige under de senaste tio åren. Julhandeln förväntades till och med slå nytt rekord 2008, mitt under pågående finanskris och begynnande lågkonjunktur (dn.se Sundström 2007-02-13). Köpandet av mer saker är knappast kopplat till behov, vi tillhör ju redan ett av världens rikaste folk och har en hög materiell standard.

Konsumtion och ekonomisk utveckling är förstås inte dåligt i sig. Men ibland verkar det som om man alltför lätt kopplar välstånd och framgång till ekonomisk utveckling utan att reflektera över hur det påverkar den ekonomiska utvecklingen på lång sikt. Som om de negativa konsekvenserna av nutidens konsumtionsvanor var något nödvändigt ont, obetydliga i förhållande till den «lycka» som konsumtionen medför och omöjliga att undvika. Precis som många människor förr hade en okritisk och positiv syn på tekniska framsteg som mänsklighetens räddare, finns det idag en kanske överdrivet stark tilltro och ett stort fokus på ekonomisk utveckling och konsumtion; som lyckobringare för individen och samhället.

« Ända till våra föräldrars generation, var en gång införskaffade ting ägodelar i ordets fulla bemärkelse, för de var ett materiellt uttryck för utfört arbete. Det är fortfarande inte länge sedan som inköpandet av ett matsalsbord och stolar, eller en bil, representerade slutmålet för en utdragen prövning i arbetsamhet./.../

Det är sant att dessa objekt, som jag använder mig av, inte medför något nedärvt ansvar hos mig; de har inte förärats mig av någon annan, och jag skall inte heller skänka dem vidare till någon. De utövar, däremot, en annan sorts begränsning, eftersom de hänger över mig som obetalda skulder.

Om de inte längre placerar mig i en relation till en familj eller en kundgrupp, är jag icke desto mindre genom dessa föremål indragen i en relation till samhället i stort och till dess institutioner (den ekonomiska och finansiella ordningen, modets nycker och så vidare).

Och jag måste betala för dem om och om igen, månad för månad, eller byta ut dem varje år. Detta betyder att allting har förändrats: den betydelse dessa ting har för mig, projekten som de förkroppsligar, deras objektiva framtid, och min egen.»

(Jean Baudrillard, *The System of Objects* 2005 s. 172 min översättning)



Konsumtion= Lycka?

Är det så att vi blir lyckligare av att ha mer saker? I undersökningar har man kommit fram till att människor blir lyckligare av att ha en högre levnadsstandard bara upp till en viss nivå. När de grundläggande behoven, som mat, värme, vila, socialt utbyte osv. är tillfredsställda, slutar "lyckokänslan" att stiga särskilt mycket i takt med ökat ekonomiskt välstånd. Redan vid en årsinkomst på "omkring 100 000 kronor om året förefaller känslan av välbefinnande hos befolkningen inte öka med stigande löner" (Einhorn 2005 s.150). Köpglädjen är oftast mycket kortvarig, och medför i sig inget lyckligare tillstånd hos människor. Annars skulle förmodligen inte konsumtionen hållas igång!

Man kan ifrågasätta det starka fokuset på kopplingen mellan ekonomisk tillväxt och välfärd i samhället. Vad säger egentligen bruttonationalprodukten om hur invånarna i ett land mår? Det har gjorts försök att beräkna lyckonivåer i olika länder, att försöka ta reda på vilka länder som har lyckligast invånare. Det buddistiska landet Bhutan har blivit uppmärksammat, eftersom man där fokuserar mer på "lyckonationalprodukt" än på bruttonationalprodukt. I en kort information från regeringskansliet i Sverige om Bhutan skriver man att:

«I Bhutan pratar man hellre om «Gross National Happiness» än om BNP. Begreppet myntades av kungen för att vidga fokus till att även omfatta människors kulturella, andliga och känslomässiga behov, som ett sätt att behålla en balans mellan ökat materiellt välstånd och andligt välbefinnande» (källa: <http://www.regeringen.se> 2008-11-13).

World Value Survey har genomfört en undersökning, där man rankade människors känsla av lycka i olika länder, i förhållande till deras "ekologiska fotavtryck". Det innebär att man försökte mäta vilka länder som uppnådde högst nivå av välbefinnande hos befolkningen i förhållande till hur mycket av jordens resurser landet förbrukar. Undersökningen visar inte egentligen



Teckning föreställande Barbara Krugers konstverk *I shop therefore I am*.

vilka människor som är «lyckligast», men den visar att man kan få höga lyckonivåer i länder där människor inte konsumerar så mycket. Det oväntade resultatet blev att några av världens "lyckligaste" människor återfanns bland annat i Puerto Rico, Mexico, Nigeria, Colombia, El Salvador och Venezuela. Dessa länder låg högre än till exempel Storbritannien, Kina, Tyskland, Frankrike och Japan (Källa: Subjective well-being rankings of 82 societies (based on combined Happiness and Life Satisfaction scores, R. Inglehart, 2004, <http://www.worldvaluessurvey.org/> 2009-02-03).

I boken *Konsten att vara snäll* (Einhorn 2005) kan man läsa om hur lycka och tillfredsställelse med livet ofta upplevs i förhållande till omgivningen. Författaren berättar om en undersökning som gjorts, där amerikanska

studenter fått svara på om de "skulle föredra att tjäna en viss summa pengar varje år medan andra bara fick tjäna hälften av detta belopp, eller om de skulle föredra att tjäna dubbelt så mycket pengar medan andra fick ännu mer, dubbelt så mycket som de" (Einhorn 2005 s.153). De flesta valde det första alternativet. Kanske visar det att vår känsla av framgång, och kanske också lycka och tillfredsställelse med livet, är starkt kopplad till jämförelsen med andra, till faktorer som har med social status att göra.

En del människor blir t.om. sjuka av samhällets starka fokus på konsumtion. Shopaholics, eller köpberoende, är en ny grupp missbrukare, och *Köpberoendes riksförbund* bildades i Sverige 2006.

Massproduktion och varumärkeskultur

Denna text är inspirerad av Helena Mattsons föreläsning Consumption and Desire, på Kungliga Konsthögskolan Stockholm, 2008-12-09.

De drivkrafter som ligger bakom konsumtionen av varor och platser blomstrar inte av sig själva. Företagen betalar stora summor för reklam och marknadsföring. Uppmaningar att konsumera erövrar en allt större plats i människors tillvaro och reklam upptar alltmer av vårt tankeutrymme. Vi möter reklam i många olika vardags-situationer; när vi öppnar en tidning, surfar på Internet, ser på tv, går på bio, handlar mat, använder mobiltelefonen, åker kollektivt eller i bil, eller bara tar en promenad i stadslandskapet. Dessutom har många kläder en inbyggd reklamfunktion, eftersom märkesloggorna som sitter på dem tenderar att blir större och tydligare. Vi stimuleras ständigt att fundera över om vi ska köpa eller inte köpa.

I ett samhälle som följer en ständigt ökande konsumtions logik, men där alla grundläggande behov redan är tillfredsställda måste reklamen sälja genom att tala till våra begär och vår föreställning om oss själva, inte till våra verkliga behov. Ytterst få konsumenter har råd att köpa de ”modellobjekt” som ofta ligger till grunden för en uppsjö av serietillverkade objekt som i billigare form säljs till den stora massan, ett illustrativt exempel är modebranschen där catwalkens kläder kopieras i omgångar och slutligen säljs i mindre lyxiga eller raffinerade varianter och till lägre priser.

Det serietillverkade, som är mindre personanpassat och inte sällan har lägre kvalitet, marknadsförs dock inte som om det vore massproducerat. Istället poängteras

det särskilda och specifika med även det mest oansenliga och vardagliga objekt, allt från tandpetare till diskborstar och väckarklockor, som om det handlade om unika objekt framställda enbart för den enskilda konsumenten och dess behov. Många av varorna på marknaden är i stort sett likvärdiga, men genom små skillnader skapar man varor som talar till vår uppfattning om oss själva, våra livsval och vår egen identitet. På så sätt uppmanas konsumenterna att hela tiden ta ställning och välja identitet. I och med designen och varumärkningen av en vara, skapas också en bild av den framtida konsumenten och köparen. ”Du designar konsumenten i samma stund som du designar din produkt”.

Författaren Naomi Klein beskriver hur reklammakarna alltsedan fabrikernas och masstillverkningens uppkomst, har varit tvungna att sluta fokusera just själva produktens kvalitativa fördelar, och istället har börjat fokusera på produktens symboliska innebörd:

«Varumärkeskonkurrens blev en nödvändig överlevnadsstrategi i maskinåldern – i en kontext av massproducerad likhet måste skillnad i utförande och föreställningar om varan produceras jämsides med själva produkten. Så reklamen fick en ny roll. Uppgiften var inte längre att leverera nyhetsbulletiner utan att bygga upp en image kring en produktvariant under ett visst märkesnamn» (Klein 2004 s.30).

«Sökandet efter varumärkenas sanna innebörd – eller ”varumärkets väsen”, som det ofta heter – innebar att reklambyråerna steg för steg avlägsnade sig från de individuella produkterna och deras attribut och mer började inrikta sig på att psykologiskt/antropologiskt utforska vad varumärkena stod för – kulturellt och i

människors liv. Det var av avgörande vikt, ansåg man, för det må vara att företagen tillverkar produkter men konsumenterna köper varumärken» (Klein 2004 s.32).

Fords bilar introducerades på marknaden i USA år 1908, och blev kanske världens första massproducerade vara i verkligt stor skala. I början gjorde man bara en enda modell. När marknaden sedan var mättad, sjönk försäljningen. De som redan ägde en bil hade ju ingen anledning att vilja ha ännu en till som var precis likadan. Därför fattade man beslut om att skapa årsmodell-er, som skulle vara mer ”personliga”, och som skulle tala till andra ”behov” än de rent praktiska. Ändå fungerar ju de flesta bilar på samma sätt, det är bara ytan och tekniska detaljer som skiljer dem från varandra i grunden.

«En bil kan inte bli personligad i sin grundnatur som teknisk objekt, bara genom sina icke grundläggande aspekter» (Baudrillard 2005 s.152 min översättning från engelska).

Konsumtionssamhällets framväxt, har gjort att konsumtion fått en allt större betydelse för hur människor ser på sig själva som individer i den stora massan. Den amerikanska konstnären Barbara Kruger kritiserade just detta när hon 1987 gjorde en bild föreställande en hand som håller i en lapp där det står: ”I shop, therefore I am”. Hon gjorde en omskrivning av den franske 1600-tals filosofen René Descartes välkända mening ”Cogito, ergo sum” (”Jag tänker, alltså finns jag”). Om människor skaffar sig sin identitet huvudsakligen genom att konsumera, innebär det samtidigt att de reducerats till att bara vara konsumenter, snarare än tänkande medborgare?

Bilden av konsumenten - köpandet som rationell handling eller njutning

Konsumtionen har under 1900-talet utvecklats allt mer mot en uppdelning mellan det «vardagsbetonade handlandet» och den «fritidsbetonade shoppingen» (Ganetz i Friberg m fl. 2005 s.48). Bilden av konsumenten är också dubbel och kopplad till konsumtion som antingen en rationell och nödvändig syssla eller en njutningsfylld handling. Konsumenten ses ofta som en «shopperska», en kvinna, trots att män tjänar mer än kvinnor och faktiskt också konsumerar för större belopp. Detta hävdar Hillevi Ganetz som i boken *Speglingar av rum* skriver:

«Ett annat skäl till likhetstecknet mellan kvinna och konsument är arbetsdelningen mellan hemmets reproduktion och arbetslivets produktion. Konsumtionen har kommit att förknippas med hemmets reproduktion och därmed med kvinnorna, eller rättare sagt hemmafruarna. Även idag, då hemmafruar är en ovanlighet, ligger fortfarande ansvaret för hushållens vardagliga inköp på kvinnorna» (Friberg m fl. 2005 s.44).

Anledningen till att den typiska konsumenten fortfarande ses som kvinnlig, beror enligt Ganetz även på att det fortfarande är kvinnor som tar huvudansvaret för planering och organisering av de flesta vardagliga inköp till hushållet. Men den sidan av den kvinnliga konsumenten är inte lika tydligt synliggjord som den njutningsfullt shoppande kvinnan i den exklusiva gallerian, och de miljöer där den äger rum är inte heller lika omsorgsfullt utformade. Ganetz hävdar också att även om kvinnan är den vanligaste kunden i de vardagsbetonade livsmedelsaffärerna, så riktar sig marknadsföringen från dessa snarare till kärnfamiljen, kanske för att det är just denna som den kvinnliga kunden ofta konsumerar åt. På så sätt menar Ganetz att kvinnan blir «osynliggjord» i dessa miljöer, trots att hon är den viktigaste kunden. Man kan också konstatera att den rationella och praktiska sidan av den kvinnliga konsumenten blir osynliggjord. En annan existerande bild av «konsumenten» är den noggrant planerande och medvetna personen, som

besitter ekonomisk makt och kan göra kontrollerade, genomtänkta val, men det är sedan länge bilden av den kvinnliga konsumenten som en lättlurad och passiv person som fått störst genomslag i media och populärkultur. Den kvinnliga «shopperskan», som kan låta sig övertalas till att göra av med pengar på ett omoraliskt och tanklöst sätt - konsumenten som låter sig övertalas genom känslöargument. Det är en föreställning som passar väl in i den traditionella uppdelningen av manliga och kvinnliga egenskaper - där maskuliniteten ofta förknippas med kontroll och logik medan kvinnor oftare ses som känslosamma och irrationella (Beauvoir 1949 (1999)). Om man funderar lite över kända kvinnliga historiska konsumenter, och hur det gått för dem, är kanske den franska drottningen Marie Antoinette det mest extrema exemplet - hon fick stå som syndabock för det elitistiska och vidlyftiga hovet, och hennes avrättning var mer eller mindre en direkt konsekvens av hennes konsumtionsvanor (Fraser, *Marie Antoinette*, 2002). Tv-serien *Sex and the City*, där de fyra kvinnliga huvudpersonerna nästan ständigt refererar till olika varumärken, eller shoppa, har möjligen bidragit till att ändra synen på den kvinnliga konsumenten. Shoppingen i denna tv-serie handlar mer om att kvinnorna ser kläder och skor som ett slags konstverk och som förfina och exklusiva föremål som vittnar om god smak eller karaktär. Kvinnorna är inte passiva «offer» för sina viljor, utan snarare kräsna och medvetna personer, och de ger sig inte innan de har fått tag i precis den varan de är ute efter. De är aktiva och planerande konsumenter, inte passiva, och de köper saker till sig själva för sitt eget nöjes skull.

Teknikaffärer, som kanske antas sälja mer funktionella och praktiska saker som man köper efter rationellt övervägande och inte på impuls, har ofta en typiskt »maskulin» prägel med färger som svart eller blått och manliga förnamn i sina varumärken, några svenska exempel är Clas Ohlson, Kjell & Co, Teknikmagasinet (rött, gult och svart).

Konstnären Duane Hansson blev känd för att genom sina socialrealistiska människoskulpturer i naturlig skala, kritisera den amerikanska/västerländska livsstilen och peka på dess baksidor. Duane Hansson gjorde flera skulpturer som visar konsumenter, och många av dem föreställde just kvinnor. Man skulle kunna se bilderna som en sorts symboler för den kvinnliga konsumenten som en omoralisk och «frossande» person som saknar kontroll över sig själv. Att han oftast visar kvinnorna som lätt överviktiga förstärker bilden av att de är offer för sina begär och sin girighet, liksom bilden av att de inte lyckas uppnå någonting genom shoppingen. Men man kan undra om det är en bild som handlar om ett förakt inte bara för konsumtionskulturen, utan kanske också för kvinnor?



«Young Shopper», 1973, Duane Hansson.
(Bilden är hämtad från hemsidan <http://www.flickr.com>, besökt 2009-02-24, där användarna lägger ut sina fotografier för att dela dem med andra. Bilden är tagen av Marc Wathieu 2008-12-03).

Shopping är den form av konsumtion som anses vara lustfylld, en njutning eller förströelse. *Shopping* syftar också i första hand på konsumtion av *saker*, och inte på exempelvis upplevelsekonsumtion. Kanske beror det på att shoppingen i sig *är* en upplevelse? Ganetz beskriver den mer njutningsfyllda och fritidsbetonade konsumtionen så här:

«Denna typ av konsumtion är framför allt förlagd till fritiden och njutningsorienterad. Den kvinnliga shopparen kan också kallas en *flaneuse* då hon uppvisar ett flanerande beteendemönster, vilket samtidigt är ett sätt att röra sig och en reflexiv process som betecknas av en stark närvaro i nuet och ett uppmärksam iakttagande av omgivningen» (Friberg m fl. 2005 s.45).

De miljöer där den äger rum, är oftast elegant inredda med mer påkostade material och med glittrande utsmyckningar, som om shoppingen egentligen var en sorts fest. Ett exempel är varuhuset *NK* i Stockholm, som varje jul visar upp en överdådig, glittrande och lekfull julsmyckning både ut- och invändigt. Även *Gallerian* i Stockholm har många glittrande och färgglada dekorationer och är en miljö som präglas av blanka ytor och glittrande utsmyckningar.

Ganetz skriver om hur den lustfyllda konsumtionen manifesterades i de allra första varuhusen, som för övrigt vände sig just till kvinnor, i Frankrike:

«varuhuset var spektakulärt i och med att det utnyttjade massskyltningen, jippot, överdådet och fantasin om skönhet, lyx och rikedom. Att konsumera blev liktydigt med njutning och lust» (Friberg m fl. 2005 s.40).

Idag koncentreras den nöjesbetonade shoppingen enligt Ganetz till:

«stadskärnor (i Europa) eller spektakulära köpcentrum i utkanten av städerna, långt från bostadsområdena.

Betoningen på fritiden, nöjet, njutningen och tillfredsställandet av begär, långt från den osexiga, trista vardagen med blöjinköp och returglaskvitton, är tänkt att locka båda könen till ökad konsumtion, till skillnad mot gårdagens kvinnliga varuhus och dess reklam som vände sig främst till den kvinnliga konsumenten» (i Friberg m fl. 2005 s.45).

Det verkar också finnas en trend bland en del mer externa köpcentrum att betona exklusivitet som en del av en »citykänsla», och att inrikta sig mer på dyrare och mer exklusiva butiker och märken som man vanligtvis bara hittar i innerstan, ett exempel på detta är *Sickla köpkvarter* i Stockholm. Att shoppa verkar inte vara så mycket en fråga om att köpa sig nya saker, som att spendera tid med vänner, slappna av, flanera och iakttä andra människor, samt titta på saker och drömma och fantisera. Att skaffa sig fler saker eller andra kläder och tillhörigheter har ju också ett socialt syfte. Det handlar i längden om att bli sedd av andra och att uttrycka vem man är eller önskar vara.

Shoppingen kan därför egentligen sägas vara en aktiv och reflekterande handling, snarare än en passiv. Shoppingplatser är sociala rum och de utgör viktiga mötesplatser i staden. Men man kan också undgå direkta möten här, undgå granskande blickar:

«Men enbart friheten och möjligheten att hur länge och var som helst ströva omkring gör dessa platser till veritabla rekreationszoner. För majoriteten besökare rör det sig om en tillfällig lättnad från såväl vardagslivets rutiner och normer som från den sociala kontroll och de förpliktelser som kännetecknar exempelvis grannskapet, skolan och arbetsplatsen» (Bergman 2005 s.197).



Spektakulär julsmyckning utanför varuhus i Paris.

Konsumtionsmönster & plats-tillhörighet skapar identitet

Det framgår inte riktigt varför författaren till citatet på följande sida tror att vårt behov av att kunna ”knyta det förflutna till framtiden” och vårt sökande efter identitet skulle vara starkare idag än förr.

Men om det stämmer att landskapet har en så stark betydelse för forandandet av den egna identiteten, kan man undra vad som händer, när allt fler mänskliga vardagslandskap i globaliseringens tidevarv liknar varandra allt mer? Och vad händer med relationen mellan människa och landskap, när allt fler flyttar allt oftare, både inom och emellan länder, och kanske inte längre känner sig knutna till något enskilt landskap eller någon särskild plats, eller tvärtom känner tillhörighet till platser som ligger långt bort ifrån där de bor?

Det vore kanske lätt att anta att platsen och landskapets betydelse för människors identitet har ersatts av konsumtionsmönster och livsstilar, av andra typer av identitetsmarkörer. Men kanske är det snarare så att dessa fenomen - platstillhörigheten och konsumtionsmönstren - kompletterar och förstärker varandra, och att man med kläder och stil ofta uttrycker exempelvis just platstillhörighet? Det sägs ju t.ex. ibland, att det är när man lever i exil, eller långt bort ifrån den plats som man anser sig tillhöra, som det blir ännu viktigare att hålla på traditioner och markera sin tillhörighet till en viss grupp genom exempelvis klädsel.

Att välja plats och miljö har också blivit en typ av konsumtion, eftersom fler människor idag är mer rörliga och i hög grad kan välja var och hur de vill bo. Det finns förstås enormt stora undantag från detta påstå-

ende, eftersom de flesta människor på jorden *inte* kan välja var och hur de vill bo, utan istället är bundna till en specifik plats, vare sig de gillar den eller ej - vilket förstås bidrar till *deras* identitet. Men det aktiva valet av lägenhet, hus, kvarter, stad eller land, kan ändå ses som en viktig konsumtionshandling som blivit möjlig för fler människor än förr. När allt fler landskap och miljöer liknar varandra alltmer världen över, är plats kanske viktigare än någonsin? Utifrån var i staden man bor, till exempel, definieras ju till stor del ens status i samhället, och vice versa. I boken *Undoing place? A geographical reader*, kan man på ett ställe läsa citatet:

«The locality is also a source of identity, a definition of who a person is and where that person belongs in society as a whole» (Mc Dowell 1997 s.61).

Platsbakgrund och platstillhörighet har stor betydelse för hur olika människor bedöms och kanske också hur man ser på sig själv. Olika landskap och bostadsmiljöer hänger ihop med olika konsumtionsmönster, oavsett om detta beror på kulturella eller ekonomiska skäl. Den slutsatsen kan man dra när man läser skriften *Livsstilar och konsumtionsmönster i Stockholmsregionen – ett regionalt utvecklingsperspektiv* (Rapport 10:2008, Regionplane- och Trafikkontoret, SLL):

«I länets urbana delar finns en relativt stark socioekonomisk sortering, där de resursstarkaste grupperna dominerar de mest centrala bostadsområdena medan resurssvagare grupper framförallt återfinns i flerbostads- och husområden längre ut i stadens utkanter» (s.9).

Tillgång till landskap med stora estetiska, funktionella eller andra kvaliteter är en statusmarkör. Att det offentliga rummets miljöer håller hög kvalitet är därför en demokratisk fråga, då fattigare människor (som i den moderna globaliserade världen kännetecknas av att de har lägre rörelsefrihet) måste hålla till godo med det landskap som finns att tillgå där de bor, till skillnad från rika som kan betala för att få tillgång till andra landskap och miljöer.

«Places and the local still matter and millions of people spend the vast majority of their daily lives in a restricted spatial sphere. Further it is clear that place in a symbolic sense is a crucial part of contemporary identities» (McDowell 1997 s.9)

När man betänker platsens betydelse för identitet, blir det också logiskt hur man kan definiera sin identitet utifrån konsumtion, trots att så många affärer och butik-er har samma utbud. När utbudet av varor blir alltmer likriktat och lättåtkomligt för den stora massan, återfinns valfriheten och identitetsmarkören minst lika mycket i att välja var, på vilken plats och på vilket sätt, i vilket sammanhang, man vill handla, än vad. Den lyxiga innerstadspassagen eller det vardagliga externa köpcentrumet. Kanske kan man säga, att det är hög status att kunna unna sig konsumtion som en njutning och hobby, ett tidsfördriv, och att denna konsumtion också oftare äger rum i mer spektakulärt utformade miljöer. Miljöer som uppmuntrar till konsumtion för nöjes, och inte för överlevnads skull, *måste* locka med mer uppseendeväckande miljöer för att få kunder.

«För många människor är landskapet starkt förknippat med en lokal, regional och nationell identitet, med barndomsminnen och semesterdrömmar; med den svårgreppbara känslan av att "höra hemma".

Människan speglar sig i landskapet när hon formar sin identitet. Vårt sökande efter identitet, vårt behov av att någonstans kunna knyta det förflutna till framtiden, är kanske mer utpräglat idag än någonsin förr.»

(ur inledningen till Moderna Landskap, Salzman 1997)



Konsumtionssamhällets relativa sanning

Författaren Marc Augé skriver i sin bok *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity* (2005) att vår tid, som han kallar för *Supermoderniteten*, kännetecknas av tre tydliga fenomen.

Supermoderniteten karaktäriseras dels av ett överflöd av händelser/skeenden, dels av ett överflöd av platser/miljöer, och dels av en stark fokusering på individen och egot. Tillvaron kännetecknas enligt Augé av en oupphörlig ström av information och budskap om händelser i olika former. Augé menar, att alla händelser och alla budskap på så sätt har blivit likställda i vår postmoderna tid. Allting ges samma uppmärksamhet, eller samma ointresse.

Att allting kunde vara intressant och värdefullt, var också konstnären Andy Warhols devis. ”Everyone is rich. Everyone is interesting.” är ett uttalande som tillskrivs honom. Han lär också ha sagt att: ”Varuhus är vår tids konstmuseer.” Det massproducerade och vardagliga var inte ointressant eller utan värde för Warhol.

Ändå var det ju faktiskt först när Warhol medvetet valt ut, bearbetat och presenterat det massproducerade i ett nytt sammanhang, som de berömda Brilloboxarna eller Campbells soppburkar fick en djupare mening och ett större värde. Oavsett vad tanken var så synliggjorde Warhol att vi lever i ett samhälle där ett konstverk som föreställer en massproducerad matvaruförpackning faktiskt kan säljas för miljontals kronor.

Enligt Augé, finns det inte längre några allsmäktiga auktoriteter i samhället, som talar om för oss vad som är viktigt och inte. Vi måste själva bearbeta en oerhört stor mängd intryck. Augé menar därför att det har blivit

it upp till individerna att tillskriva olika fenomen i samhället mening. Individen måste på egen hand bestämma vad som är viktigt och inte. Ett annat typiskt fenomen i vår tid, är enligt Augé också individens, eller egots, comeback. Om detta skriver han:

«Åtminstone i västvärlden, vill individen vara en värld i sig själv; han syftar till att tolka informationen som levereras till honom på egen hand och utifrån sig själv» (Augé 2005 s.37 min översättning).

Behovet och viljan att tolka världen är säkert evigt mänskligt, men kanske tvingas vi göra det i allt större utsträckning nuförtiden, då vi ju omges av så mycket information? Konsekvensen av att vi ständigt tvingas ta ställning till, prioritera, värdera, analysera och tolka olika budskap och intryck av så varierande grad som reklam för schampo till nyheter om svälten i Sudan, gör kanske att det är svårt att se vad som egentligen är sant och osant, viktigt och mindre viktigt? Och att sanning har blivit någonting som individen själv i hög grad definierar. Åtminstone kan man se den tankegången hos den svenska debattören och författaren Nina Björk. I en kolumn i *Dagens Nyheter* (2008-06-16) beskriver hon en händelse ur sitt vardagsliv, som hon menar kännetecknar vår tids tro på att det bara finns individuella sanningar.

Händelsen går ut på att hon är hos läkaren med sin son, som har ett sår som inte vill läka. Läkaren föreslår penicillin, men Björk tvekar. Då ger läkaren henne ett recept, och säger att hon själv kan välja hur hon vill göra, eftersom hon själv känner sonen bäst. Det märkliga är enligt Björk, att läkaren som har en mångårig utbildning och borde kunna fatta ett snabbt beslut, inte tycks säker på att veta sanningen om vad som bör

göras. Istället verkar hon tycka att patientens mamma precis lika väl kan avgöra vad som är bäst. Enligt Björk är detta ett tecken i tiden på att vi lever i ett samhälle där individen själv bestämmer vad som är sanning. Artikeln avslutas med följande kommentar om läkaren: «Hon agerade/.../normal kulturvarelse i Sverige 2008».

När Augé menar att denna ”individens sanning” kommer från det faktum att vi omges av ett överflöd av information och budskap (ofta reklam) som vi ständigt själva måste värdera, så menar Björk att den relativa sanningen snarare kommer från att vi befinner oss i ett samhälle som styrs av begär, inte av behov:

«Egentligen är det en självklar tanke/.../att vi i ett materialistiskt överflödssamhälle som bygger på tillväxt måste konsumera utifrån begär och inte utifrån behov. Våra grundläggande behov - mat, vatten, omsorg - är ju redan tillfredsställda. Samtidigt skulle vår marknads ekonomi, som vi har valt att utforma den, inte tåla att vi slutade köpa. Alltså måste vi begära när vi inte längre behöver. Men konsumtion utifrån begär leder inte bara till individualism - den leder även till relativism. Om bara jag vet vad jag begär, medan du och vi kan avgöra vad vi behöver, följer att begär leder till en tankestruktur av ‘min sanning - din sanning’. Jag vet att jag begär den här handväskan; eftersom bara jag känner mitt begär är det en sanning för mig. Din sanning kan vara en annan» (DN 2008-06-16).

Både Augé och Björk menar alltså, men från olika utgångspunkter, att konsumtionssamhället gör att sanning blir någonting alltmer relativt. Det farliga med det är, menar Björk, att det begränsar diskussionen om konsumtion:

«Om konsumtion ses som någonting privat, som ingen annan har rätt att lägga sig i, samtidigt som konsumtionens konsekvenser inte är någonting privat utan någonting gemensamt så har vi ett problem».

I ett samhälle med relativ sanning, litat vi kanske också allt mindre till vad "experterna" har att säga. Förr hade till exempel varje stad ofta en egen stadsarkitekt, som hade en övergripande bild av vartåt utformningen av stadens miljöer strävade.

«Stadsplanerna från senare delen av 1800-talet var bokstavligt stadsplaner: de omfattade hela staden och kunde därför också skapa och gestalta samband och platser. Denna helhetssyn tonade under första halvan av 1900-talet bort i ett lapptäcke av allt mindre och kort-siktiga tillägg och ändringar av stadsplanen» (Ullstad 2008 s.18).

Idag finns det många som har sin syn på vad som är den goda staden och vad som är bra stadsplanering, liksom det finns många fler viljor som driver på stadsutvecklingen. Kanske kräver vår tids samhälle också att man tar in fler och mer olika åsikter. Frågan är bara om det verkligen är detta som sker. I verkligheten tycks det snarare handla om att stora investerare får mer att säga till om.

De som är "experter" och faktiskt utbildade och genom erfarenhet tränade i ämnet; arkitekter av olika slag, fysiska planerare och andra som har fördjupad kunskap om stad och miljö tycks allt oftare få stå tillbaka för kortsiktiga politiska beslut och privata aktörers viljor. Ännu mindre hörs förstås de som verkligen berörs av besluten, och de som faktiskt är experter på sin egen närmiljö, nämligen invånarna själva.



«Jag vet att jag begär den här handväskan; eftersom bara jag känner mitt begär är det en sanning för mig.»

Kommersiella aktörer stort inflytande

Komplexa stadsmiljöfrågor i skymundan

I RUFS, *Regional Utvecklingsplan för Stockholms-regionen*, står det att «Detaljhandelns tillväxt och strukturmövandling kan påverka hela regionens struktur» (s.78). Man går inte mer in i detalj på hur detta skulle ske, men fastslår att den nära relationen mellan det kommersiella och hur staden fungerar.

Det finns många tecken på att privata och kommersiellt inriktade aktörer av olika slag, fått ett ökat inflytande i olika stadsbyggnadsprojekt och därmed också större påverkan på vårt gemensamma landskap, våra städer och deras dynamik. Orsaken tycks vara att de kapitalstarka företagen kan förhandla med de ofta fattigare städerna eller kommunerna, men kanske också att städer och kommuner lättare ger efter för privata investerare som vill skapa handelsytor därför att handel generellt inte ses som något som kan vara dåligt för staden. Privata, kommersiella, investerare har av naturliga skäl inget större intresse i att bejaka alla möjliga typer av frågor och utmaningar som kan uppstå i ett byggnadsprojekt, utom de frågor som berör deras egna intressen. Komplexa frågor som rör stadsmiljön och människorna i den riskerar att inte få någon uppmärksamhet, om de inte har ett intresse för det enskilda fastighetsbolaget eller för investeraren.

«Med trenden att privatägda bolag i allt större utsträckning tagit över det som varit det offentliga uppgift har vi fått en ny situation. Frågor som handlar om periferi och mellanrum och okända storheter får sällan plats inom ramarna för ett vinstdrivande företag. För att skapa en planering och ett byggande för alla och anpassa sig till en global värld är det viktigt att de offentliga aktörerna tar på sig några av de uppgifter som inte marknaden klarar av» (Wessel m fl. 2005 s.223).

Kanske går gränsen för vad som är bra för stadens utveckling, vid det tillfälle då privata aktörer ges så stort handlingsutrymme, att de i praktiken tar över den

offentliga planeringens roll och kan styra stadens innehåll och form utifrån sina egna intressen? Istället för att det kommersiella inordnar sig i stadens större struktur, ges kommersiella aktörer och initiativtagare möjlighet att skapa själva strukturen, t.ex. i form av byggnader, kvarter eller större områden, miljöer som ofta skapar fysiska barriärer i staden. Ofta delfinansierar kommuner och städer stadsbyggnadsprojekt genom att lägga över ansvaret för utformning av olika stadsmiljöer på privata bolag, vilka i gengäld får bygga ett köpcentrum med parkering. Ett exempel är den underjordiska gallerian som skulle byggas av det stora internationella fastighetsföretaget *Rodamco*, i anslutning till en planerad entré för den nya Citybanan vid Odenplan i Stockholm (DN.se Sundström 2008-01-11). Genom att låta företaget äga och gestalta gallerian, skulle man bli av med kostnaderna för att bygga den underjordiska tågstationen, och avlasta finansieringen. Konsekvensen blir dock att ännu ett av stadens offentliga rum blir privatägt.

Ett annat exempel är det som omnämns i ett inslag i Sveriges Radio, «Uppköpta köpcentrum», av Sven Börjesson. Växjö kommun ville skapa ett område med idrottsarenor och sporthallar, men hade inte råd att genomföra detta. Lösningen fanns när man tog kontakt med fastighetsbolaget *Steen & Ström*, vilka erbjöd sig att rusta upp och anlägga nya arenor och hallar, om de samtidigt fick köpa marken och bygga en lokal för handel där. Kommunen hyr alltså sportanläggningarna från Steen & Ström. När socialborgarrådet i kommunen intervjuas säger hon att valet inte var svårt att fatta eftersom de aldrig hade kunnat bekosta de nya anläggningarna enbart med skattebetalarnas pengar, och när journalisten frågar hur detta egentligen rimmar med idén att Växjö marknadsför sig som en «grön» kommun blir svaret:

«Man kan ju tycka att det på sätt och vis rimmar dåligt både det ökade konsumtionssamhället och att man ska

ta sig till stora områden för att handla, men samtidigt har vi gjort det medvetna valet att vi har lagt även våra köpcentra ganska nära centrum så det är inte de här långa bilresorna som är i många andra städer/.../Vårt ansvar är också att se till att man kan ta sig till de här köpcentra på andra sätt än med bil, men jag vet ju också att ska man åka och storhandla på Maxi så cyklar man inte, så är det ju».

Politiker och kommuner har alltså små ekonomiska möjligheter att förhandla med eller bortse från de kommersiella företagens erbjudanden, och de har kanske inte heller några goda argument för att göra det. Ytterligare ett exempel på hur särskilt glesbygds- eller kranskommuner «tvingas» ge efter, är när IKEA skulle etablera sig i Haparanda. Hela staden var bokstavligen talat euforisk, när jag var där i samband med en kurs på landskapsarkitektutbildningen vid SLU vintern 2006. Det var nu inte så konstigt att de flesta vi träffade hade en positiv inställning. Haparanda var avfolkningsbygd med omkring 15 procents arbetslöshet. Ikea innebar minskad arbetslöshet, bättre marknadsföring för staden, fler turister, fler arbetsmöjligheter, ja det fanns inget stopp på hur mycket gott som skulle komma av detta. När någon undrade vad effekten på landskapet skulle bli då man ville tillåta IKEA att anlägga en asfaltsparkering i marknivå för 5000 bilar i anslutning till centrala Haparanda svarade stadsbyggnadschefen något i stil med att:

”Vi har så mycket landskap men så väldigt få IKEA”.

Här kommer globaliseringen och varumärkeskulturens effekter, med det ändrade maktförhållandet mellan enskilda företag och statliga institutioner, in i leken. IKEA har ju tvärt emot kommunen ett större utbud av landskap eller städer att välja emellan. Det är förstås svårt att i en situation när så mycket står på spel för kommuninvånarna, försöka hävda sig gentemot en internationell

aktör som har trumf på hand. Jag minns att de anställda på kommunalkontoret sa att IKEA hade tvekat i valet mellan att etablera sig i Haparanda eller i Luleå. I efterhand kan man undra om det verkligen var en sådan hård konkurrens mellan dessa städer, eller om det snarare var en taktik som företaget använde sig av för att göra Haparanda Stad mer medgörlig? Haparanda har ett mycket mer fördelaktigt läge internationellt sätt än vad Luleå har, då Haparanda ju ligger på gränsen mellan Sverige och Finland. Kanske hade Haparanda Stad ändå kunnat ställa högre krav på och andra villkor för IKEAs etablering? Mikkel Schonning Sorensen skriver (apropå utvecklingen av Kungens Kurva – Skärholmen):

«När stadsplanerare, vare sig de vill eller inte, accepterar köpcentrum och shopping som en ”naturlig” strategi för urban sanering, så handlar det inte bara om demografiska förändringar – Stockholmsregionens befolkning förväntas öka med mellan 300 000 och 600 000 under den kommande trettioårsperioden – utan också om en maktlöshet hos de myndigheter som ansvarar för den lokala planeringen och politiken» (Schonning Sorensen i Nylund 2007, s. 207-208).

Även Schonning-Sorensen pekat alltså på att stadsplanerare som företräder offentliga intressen, har fått minska inflytande över stadslandskapets utveckling. De stadsplanerare som representerar exempelvis kommuner eller städer, är mer bundna i rummet av gränser än vad de internationella storföretagen är. Följaktligen verkar det som om privata, internationella aktörer har en stor fördel genom sina möjligheter att verka oberoende av gränser, och som om denna fördel och detta ökade inflytande avspeglar sig även i utformningen av staden.

Att viktiga frågor hamnar i skymundan när stadsplanering och stadsutveckling alltmer påverkas av lekmän med särintressen, istället för av professionella utövare som ser till allmänintresset, är kanske uppenbart. Men

hur yttrar sig detta i stadens miljö? I den följande texten *Stadslandskapet - några tendenser*, försöker jag ringa in några fenomen som går att koppla till konsumtions-samhället.

Stadslandskapet – några tendenser

Ett uttryck för kultur och invanda föreställningar

Staden, och synen på den, är en spegelbild av sin tid, men den reflekterar också gångna tider. Det är ett ständigt föränderligt begrepp. Förr uppfattades staden ofta som skadlig och osund, något som fördärvade människors kroppar och moral. Det är kanske inte så konstigt, under en guidad tur i Londons *East End* (november 2006) fick jag höra att det vid slutet av 1800-talet bodde flera hundra tusen människor i denna fattiga stadsdel som då var drygt en kvadratkilometer stor. Långt ifrån alla hade ett eget hem, och det var en vanlig företeelse att ta in på ett natthärbärge, där man sov stående i rader, lutade mot rep, för att inte ta upp mer yta än nödvändigt... I jämförelse med 1800-talet tycks staden idag snarare symbolisera någonting positivt. Ord som mångfald, möjligheter, kreativitet och utveckling, dyker upp i huvudet. Men fortfarande symboliserar storstaden också anonymitet, utanförskap och våld.

Studenter på kursen *Beyond Oil: Shanghai* vid Kungliga Konsthögskolan i Stockholm, hade en redovisning om sitt projekt (Stockholm 2009-01-28), och gav då flera exempel på hur människor i olika kulturer (och olika klimat) använder det gemensamma stadsrummet på olika sätt. Studenterna berättade om hur Shanghais invånare använder den offentliga miljön för bland annat Tai Chi-pass, spontan pardans eller andra gemensamma aktiviteter, som att en grupp människor bar ut sina fåglar i burar, och sedan satte sig ner för att tillsammans lyssna på när de sjöng. Här fanns även lekplatser för äldre, med olika redskap som de kunde träna rörlighet med. Möjligheterna med det offentliga rummet begränsas av vad som uppfattas vara ett socialt accepterat beteende och av vanföreställningar om vad som är möjligt eller tänkbart. De som tecknar bilden av staden;

samhällsplanerare, politiker, arkitekter, besitter inte en evig och oantastlig kunskap, utan är influerade av sin tids diskussioner och värderingar. Stadsbyggnad är ett ämne utan några tydligt givna lösningar. Det finns en dynamik i synen på vad som kan få finnas i staden. *Staden* representerar på många sätt dynamik. För mig känns denna insikt hoppfull. Samtidigt har vi alla inlärd och förutfattade meningar om olika stadstypologier, hur de fungerar och ser ut:

«Beskrivningar och bilder kategoriseras på olika sätt i typer, det kan vara kyrkor, sjukhus eller fabriker. Det är bilder som behövs för att kunna beskriva staden. Typerna är en nyckel till förståelse eftersom de refererar till liknande företeelser vi känner till. Men det är också dessa (stereo)typer som låser oss i etablerade tankemönster och ibland hindrar blicken att se nya konstellationer» (Wessel m fl. 2005 s.215).

Wessel använder sig av olika byggnadstyper som exempel på stelnade bilder av staden, men man skulle lika gärna kunna tala om "villaområdet", "miljonprogramsförorten" eller varför inte "köpcentrat" som landskapsstereotyper i människors medvetande, där vi har starka och invanda bilder av hur miljöerna ser ut och fungerar. Ibland begränsas områdets utveckling kanske av att vi tror att de alltid måste se ut och fungera på ett visst sätt, och ibland kan vi kanske inte se hur en miljö egentligen ser ut och fungerar eftersom vi har en så stark inre bild av detta. Kan man t.ex. verkligen fortfarande tala om "landsbygd" i traditionell mening, när livsstilen på landsbygden inte längre skiljer sig så mycket från hur man lever i städer, och när även landskapet utanför och emellan städer blir alltmer urbant?

I boken *Staden som rättighet* skriver Henri Lefebvre om hur föreställningarna om stad och land är djupt förknippade med andra traditionella motsatspar och deras status, som till exempel kropp och intellekt:

«Separationen mellan stad och landsbygd hör till de första och mest grundläggande arbetsdelningarna /.../ Den sociala arbetsdelningen mellan stad och landsbygd motsvarar uppdelningen mellan kroppsarbete och intellektuellt arbete, och följaktligen mellan natur och ande. Det intellektuella arbetet tillkommer staden /.../ Landsbygden, som samtidigt är en praktisk verklighet och en föreställning – får bära naturens, varats och det ursprungligas bilder /.../ Ur konfrontationen mellan dessa bilder uppstår stora symbolsystem» (Lefebvre 1982 (1968) s.43).

Att det är svårt att frigöra sig från vedertagna och invanda miljötyper och beteenden i stadsmiljön, är kanske inte så konstigt. För att inspireras behövs goda exempel:

«A beautiful and delightful city environment is an oddity, some would say an impossibility. Not one American city larger than a village is of consistently fine quality, although a few towns have some pleasant fragments. It is hardly surprising, then, that most Americans have little idea of what it can mean to live in such an environment» (Lynch 1960 s.2).

De medeltida, mot omgivningen tydligt avgränsade och kompakta städerna, lever fortfarande kvar i medvetandet som en sorts symbolbild för hur samhället är organiserat och hur en stad ska se ut, trots att nutida

stadslandskap oftast har ett helt annat uttryck. Man kan anta att moderna, utbredda städer per definition är svåra att beskriva och förstå, eftersom de är just utspridda och har oklara gränser. Kanske beror svårigheten i att beskriva och förstå dem också på att det saknas ett gemensamt språk och etablerade begrepp som är anpassade till dagens verklighet, och som hjälper oss att «se» dem? Edward W. Soja, professor i urban planning vid UCLA i USA, uttryckte detta behov av nya begrepp under en föreläsning med titeln *Los Angeles and the post-metropolitan transition*:

”We have to change vocabulary and concepts”
(Stockholm 2008-10-02).

Men denna ”längtan” efter nya begrepp och formuleringar är egentligen inte särskilt ny. Även Henri Lefebvre talade redan 1968 om behovet av nya begrepp och teorier:

«En nödvändig analytisk stadsvetenskap befinner sig ännu bara på skisstadiet. Arbetet på begrepp och teorier har bara börjat och det kan bara avancera i den framväxande urbana verklighetens takt, jämsides med det urbana samhällets praxis (samhälleliga praktik). Vad som just nu håller på att genomföras – och inte utan ansträngningar – är överskridandet av de ideologier och praktiker som begränsade synfältet, som inte var annat än flaskhalsar för vetandet och handlingen, som utgjorde en tröskel att ta sig över»
(Lefebvre 1982 s. 135-136).



Det finns olika invanda föreställningar om hur man bör bete sig i olika miljöer. En «strandkantsmiljö» i staden tillåter beteenden som vanligtvis inte är socialt accepterade i stadens olika gaturum.



«What makes a city a city? It certainly is not size. I know of villages in the United States with over 100,000 inhabitants, and, on the other hand, I know towns of 5,000 souls which convey the unmistakable imprint of urbia.

It is certainly not the wealth of the population, nor its high living standard. Naples, with its very low standard of private life, is most certainly a city in the true sense of the word.

If one were to try to reduce the three qualities or characteristics that make a city, they might be: 1) Compactness 2) Intensity of public life 3) A small-grained pattern in which all types of human activities are intermingled in close proximity.»

(Gruen 1964)

Våra moderna fysiska miljöer är till stor del formade av de billiga, fossila, men dock ändliga bränslena. En enkel uträkning, visar att olja kostar mindre än coca-cola (2008-12-10). Ett av de mest bokstavligen exemplen på hur bilismen format våra landskap, hittar jag i filmen *The End of Suburbia – Oil Depletion and the Collapse of the American Dream* (Gregory Greene 2004). Där berättas att bilföretaget *General Motors* tog initiativ till och även bekostade utbyggnaden av motorvägar och villaförorter i USA på 50-talet.

De landskap som vuxit fram och blivit allt vanligare sedan slutet på andra världskriget (i USA ännu tidigare) brukar ofta beskrivas som *sprawl*. Detta engelska ord kan översättas till svenska uttryck som ”sträcka (breda) ut sig”, ”vräka sig”, ”ligga utslängd”, ”sprida ut sig”, ”utbredning”, ”spretande” eller ”vräkig” (Norstedts engelska ordbok 2008 s.908). I rapporten *Urban Sprawl in Europe – the ignored challenge* (EEA-Rapport nr 10:2006, samtliga citat min översättning) definieras *sprawl* på följande sätt:

«...utbredningen av ett fysiskt mönster bestående av stora urbana ytor med låg densitet, under marknads-villkor, främst över omgivande jordbruksmarker. *Sprawl* utgör framkanten på urban tillväxt och medför låg planeringskontroll över landindelning. Utvecklingen är fläckvis, sporadisk och utspridd, med tendens till diskontinuitet. Den hoppar över områden, och kvarlämnar enklaver av jordbruksmarker. *Sprawl*ande städer är motsatsen till kompakta städer – fulla av tomma ytor som vittnar om ineffektivitet i utvecklingen och belyser konsekvenserna av okontrollerad tillväxt» (s.8).

Sprawl började som ett nordamerikanskt fenomen som drevs på av en snabb ökning av privat bilägande liksom en önskan hos många att bo i friliggande hus med egen trädgård. Men *sprawl* är inte bara en effekt av billiga fossila bränslen, det är också format av en alltmer global ekonomi och av nya sätt att kommunicera på. Vi

odlar inte längre själva det vi äter, och är inte beroende av att ha kvar jordbruksmark nära staden. Telefoner och internet har inte helt lyckats ersätta behovet av fysisk närhet och kontakt, av möten öga mot öga, men de har ersatt nödvändigheten att *alltid* finnas sig nära någon som man vill kommunicera effektivt och snabbt med.

Sammanfattningsvis kan man säga att *sprawl* till stor del är kopplat till just konsumtion och kommersiella aktiviteter, mer eller mindre beroende på i vilket land man befinner sig. Många vill bo i friliggande hus i lugna, gröna områden som inte är för tätt bebyggda. De flesta behöver eller vill ha möjligheten att ta sig runt i landskapet i bil på ett enkelt sätt. Företag kan välja att etablera sig i glest bebyggda utkantsområden där markhyran är lägre. Våra konsumtionsmönster har format *sprawl*landskapen, och *sprawl* formar i sin tur våra konsumtionsmönster. Utvecklingen av dessa landskap har gått mycket fort ur ett historiskt perspektiv. I skriften *Naturinventering 1989*, utgiven av Huddinge kommun, kan man till exempel läsa att ”vid vikingatidens slut såg landskapet i stora drag ut som det sedan gjort fram till 1800-talet.” *Sprawl*, eller ett utspritt och glest stadslandskap med många mellanrum och långa avstånd som är väl anpassat till biltrafik, finns i Sverige runt nästan varje stad, och på vissa ställen även mellan städer. Landskapet längs motorvägen mellan Stockholm och Södertälje t.ex., präglas av en sorts glest bebyggd miljö som egentligen aldrig ger vika för «landsbygd». *Sprawl* räknas numera som ett utbrett problem även i Europa:

«Jämfört med de flesta Amerikanska städer, är deras Europeiska motsvarigheter fortfarande ofta kompakta. Emellertid så var europeiska städer mer kompakta och mindre *sprawl*ande i mitten av 50-talet än de är idag, och urban *sprawl* är nu ett vanligt fenomen över hela Europa» (EEA-report 10:2006 s.5).

«*Sprawl* hotar själva Europas kultur, då den leder till miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser

för både städerna och landsbygden i Europa. Dessutom motverkar den allvarligt ansträngningarna att bemöta den globala utmaningen i form av klimatförändringar» (EEA-report 10:2006 s.5).

Sprawl tar sig olika form beroende på sammanhanget. Landskapsarkitekt Alexander Ståhle säger apropå sin avhandling *Compact Sprawl* (KTH 2008):

”Det finns olika sorters *sprawl*. Det finns amerikansk *sprawl*, som drivs på av marknaden, och europeisk *sprawl*, som är mer planerad” (Föreläsning, Stockholm 2008-10-30).

Kanske är detta också problemet med *sprawl* - det kan betyda så många olika saker, och beskriva så många olika typer av miljöer, som skiljer sig från varandra både fysiskt och ifråga om hur de fungerar. Kanske behövs det ett svenskt eller europeiskt ord, som bättre kan fånga in och beskriva det landskap som finns kring våra nutida städer i Sverige, och inte ett inlånat amerikanskt ord, ett ord som från början beskrev en annan verklighet än den vi kan se runt europeiska städer idag? Ett av de större problemen med *sprawl*, är att jordbruksmarker försvinner. Hotet mot jordbruksmarkerna är allvarligt. Ungefär en miljard människor på jorden befinner sig i direkt svält. De senaste åren har det skett demonstrationer och revolter i flera olika länder till följd av de stigande matpriserna (*Dokument Utifrån*, SVT, 2009-01-25).

Det är sannolikt att vi i framtiden, även i Sverige, själva kommer att behöva producera en större del av den mat vi äter. I EEA-rapporten skriver man att odlingsbar mark är en icke-förnyelsebar resurs, och att många av de bästa odlingsmarkerna finns just i anslutning till städerna. Då städer tenderar att breda ut sig över forna jordbruksmarker, finns en risk för att jordbruket förflyttas till mindre fertila landområden, där man måste använda mer gödningsmedel och ökad bevattning,

alltså mer resurskrävande jordbruk. Förlusten av jordbrukslandskap medför också stora effekter på biodiversiteten och leder till en förlust av värdefulla biotoper (EEA-report 10:2006).

Det säger något om vår tid, att det är ofta just konsumtionsmiljöer som externa köpcentra, vilka passar väl in i sprawllandskapet, som hamnar på platser som tidigare var jordbrukslandskap. Exemplet Kungens Kurva är oerhört tydligt och symboliskt. Precis de delar som tidigare utgjordes av hag-, betes- eller åkermark är idag de platser där butiker och affärer ligger (se sidan 79 i detta arbete). Trots att sprawl på ett sätt vittnar om en stads ekonomiska tillväxt och utvidgning, är dess fysiska form oss så avlägsen vår traditionella bild av vad som faktiskt är en stad, vilket påpekas av Lefebvre:

«Nu inleds det skede då staden expanderar ohämmat, frambringar en vidsträckt periferi (förstäder), breder ut sig över den odlade marken. Paradoxalt nog är det just under detta skede då staden förökar sig så omåttligt som den traditionella stadens form (den praktiskt-påtagliga eller materiella morfologin, stadslivets form) sprängs sönder» (Lefebvre 1982 s. 97).

Sprawlrapporten från EEA som citerats ovan, poängterar tydligt att de styrande felprioriterar när man låter ekonomiska drivkrafter dominera utvecklingen. Man menar att ekonomisk utveckling och hållbarhet inte nödvändigtvis går hand i hand, och antyder att ekonomiska intressen istället går tvärtemot en långsiktig hållbarhet. Det tycker jag är ett starkt ställningstagande i rapporten. Texten lyder:

«För närvarande tenderar förordningar och lösningar på planeringsfrågor på alla styrelsenivåer att avspegla den ekonomiska logikens utveckling snarare än en hållbar vision av det urbana Europa» (s.38).

Lösningen på problemet med sprawl finns enligt EEA-rapporten i det gränsöverskridande samarbetet, eftersom orsakerna till sprawl är gränsöverskridande, och eftersom sprawl breder ut sig över gränser:

«Typiskt för Europa idag, är att städer flyter obemärkt över kommunala gränser. Denna process befinner sig i olika utvecklingsstadier i olika länder, men de sker överallt. Samtidigt är ansvaret för förvaltning av mark uppdelat mellan olika administrationer och denna fragmentering av underhåll och skötsel, ofta förvärrad av politiska spänningar mellan angränsande administrationer, kan leda till en osammanhängande och okoordinerad förvaltning och markanvändning.» (s.40).

Det kan tyckas som om det egentligen är rätt enkelt att reda ut hur man ska motverka sprawl. Om sprawl såsom det ter sig idag (och alla de negativa konsekvenser det medför för stadslivet och på miljön) kännetecknas av gleshet, utspriddhet, storskalighet och monofunktionalitet, borde vi kanske satsa på att bygga städer som är just täta och varierade i sitt innehåll. Den täta staden är också ett hett och debatterat ämne. Ändå finns det många olika åsikter om vad den täta staden med god livsmiljö egentligen innebär rent konkret. En av grundorsakerna till sprawl, är ju att människor har valt bort innerstadsmiljön för att leva i lugnare och tystare bostadsområden i stadens utkanter, där det finns grönska och renare luft, och där barn kan röra sig fritt utan risk för trafikolyckor. I diskussionen om tät stad glömmar man ofta bort människans behov också av öppna platser och ytor. För att motverka sprawl, och alla de problem som detta kan medföra, måste också synen på innerstaden, eller den täta staden, omvärderas. Alexander Ståhle poängterar att den täta stadens grundläggande *förutsättning* är just en välintegrerad grönstruktur, till exempel i form av parker, av hög kvalitet (avhandling-*en Compact Sprawl*, KTH 2008).



Väglansskapet mellan Skärholmens Centrum (till vänster) och Kungens Kurvas köpcentrum (till höger) i södra Stockholm, kan sägas vara ett exempel på sprawl (som i detta fall skapats både utifrån offentliga och privata intitiativ). I anslutning till motorvägen uppstår «mellanrum», stora ytor som inte fyller någon större funktion, förutom att fungera som isolering mellan vägen och omgivningen. Samtidigt är naturligtvis inte alla obebyggda ytor automatiskt utan funktion eller mening. Foto: Lennart Johansson, Stadsbyggnadskontoret, Stockholms Stad. Medgivande för publicering via mail 2009-02-18.



Strand eller parkeringsplats? Foto: Agneta Carlberg

«Den expanderande stadstrafiken med sjunkande effektivitet genom en successiv övergång till privata, motordrivna transportmedel är ett av den nutida stadens största miljöproblem. Trafiken förorsakar inte bara lokala och regionala skador genom olyckor, barriäreffekter, dålig luft, spridning av gifter, buller och ödeläggelse av stora arealer. Den utsätter också genom sin klimatpåverkan de globala resurserna för stora påfrestningar.

Även andra allvarliga miljöproblem hänger samman med framträdande drag i de urbana livsstilarna. Det handlar dels om den konsumistiska mentaliteten, ofta kombinerad med omedvetenhet om och likgiltighet inför sambandet mellan de egna handlingarna och deras miljömässiga och sociala konsekvenser och det snabba och stressande livstempot, inte sällan förenat med en kompensatorisk konsumtion och en materialistisk statusjakt.

Växande bostadsytor, särskilt i friliggande villor, och växande lokalytor tenderar att äta upp de effektiviseringsvinster som görs i uppvärmningssystemen. Följden blir ökad markanvändning per capita och utspridning med växande avstånd som resultat. Samtidigt ökar spridningen av luftkonditionering, golvvärme, mekaniska ventilationssystem och andra komfortinstallationer energibelastningen.

Den höga och accelererande konsumtionsnivån driver också fram ett växande sopberg som innehåller gifter och svårigheterna att sluta de näringsmässiga kretsloppen bäddar för brister på strategiska ämnen i jordbruket som fosfor och kväve»

(ur *Bilder av Framtidsstaden*, Gullberg m fl. 2007 s.18)



Globaliserade landskap

Hur hänger landskap ihop med det fenomen som brukar kallas för globalisering? Jag vill göra ett försök att spekulera lite om vilka konsekvenser globaliseringen kan ha fått på landskapet och vårt förhållande till det.

Edward W. Soja, professor i urban planering vid UCLA har sagt: "The global scale has come to influence the small, local scale more and more" (Föreläsning, Stockholm, 2008-10-02). Detta sammanfattar väl vad globaliseringen innebär. Globaliseringen av kultur, livsstil och referenser, tycks avspglas i ett allt mer globaliserat och likriktat landskap, och på den konkreta platsen har det uppstått ett mer komplicerat förhållande mellan globala och lokala intressen som båda försöker forma landskapet efter sina behov.

Med globalisering avses en trend som beror av många olika faktorer och fenomen. Alla tycks dock ha gemensamt, att de beskriver en värld där det blir allt lättare att kommunicera, överföra pengar eller förflytta sig över olika gränser, mellan olika länder eller från en kontinent till en annan. Fysiska avstånd mellan platser tycks på ett sätt ha fått en allt mindre betydelse. Det kan handla om internet som gör att vi kan få kontakt med eller lära känna människor på andra sidan jordklotet, eller om att kunna resa mellan Stockholm och New York på bara sex timmar, likaväl som om att McDonald's använder samma marknadsföring och säljer samma varor i så olika länder som t.ex. Sverige och Kina. Ett exempel på den nya «gränslösheten», är kanske

vad jag fick höra när jag var i en del av Paris som är starkt präglad av en kinesisk befolkning. Då sa man till mig att denna stadsdel hade mer kommunikation med Kina än med resten av den omgivande staden. Samtidigt är det kanske just detta «ytliga» förhållande - att vi känner till många fler och fler olika sorters platser, men inte egentligen vistas på dem, som gör att staden och stadslivet har fått en sorts renässans och att tät stad (i olika former och med olika motiv) har varit så aktuellt som stadsideal sedan flera år tillbaka. Det uttrycker en längtan efter och ett behov också av en nära, lokal plats som kan tillgodose oss på olika sätt. I boken *Miniature and Panorama* skriver Günther Vogt:

«We live in a world that we need to rediscover. After the borders have been defined and researched, we have to understand our close surrounding» (Vogt, 2006, .29).

Och människor lever fortfarande på specifika platser. Platser där man bor, går i skolan, arbetar, är ledig, handlar mat, leker, vilar, blir sjuk, träffar vänner, går på bio - platser som man konfronteras med dagligen och tillbringar mycket tid i, platser som man oftast inte kan välja bort. Därför är egenskaperna hos dessa platser fortfarande avgörande för livskvaliteten hos de människor som lever där. De nya sätten att kommunicera på har kanske blivit komplement till det fysiska mötet människor emellan, men de har inte kunnat ersätta det. Därför är standarden på platser fortfarande avgörande för livskvaliteten hos människor. Detta påpekas bland

annat i den *Europeiska Landskapskonventionen* där man bland annat kan läsa följande:

«Acknowledging that the landscape is an important part of the quality of life for people everywhere: in urban areas and in the countryside, in degraded areas as well as in areas of high quality, in areas recognised as being of outstanding beauty as well as everyday areas» (European Landscape Convention, 2000).

Att skapa välfungerade och trivsamma miljöer för alla, är en uppgift som bidrar till ett demokratiskt och rättvist samhälle. Precis som alla människor på jorden borde ha rätt till att uttrycka sina åsikter fritt, borde alla ha rätt till en god - vacker, funktionell, trivsam - vardagsmiljö, där livet kan levas på en värdig nivå.

Med detta synsätt blir det dock lätt så, att man tänker att problemet med brist på goda miljöer är en fråga som bara berör de fattigaste i samhället. Men påverkas inte alla egentligen av vissa specifika platser? Hur stor betydelse miljön har, eller hur viktigt det är med tillgänglighet, är förstås svårt att mäta exakt. Det är ett intrikat nät av olika faktorer som påverkar varandra fram och tillbaka. Jane Jacobs skriver:

«Jag påstår inte att planeringen och arkitekturen i en stad, eller utseendet hos dess gator och gatuliv, automatiskt skulle kunna upphäva all segregation och diskriminering. Det behövs alltför många andra slags åtgärder

er för att komma till rätta med de orättvisorna. Däremot påstår jag faktiskt att om man bygger, och bygger om, storstäder med otrygga trottoarer och med invånare som måste välja mellan intensiv gemenskap och ingen gemenskap alls, så kan det bli mycket svårare för de amerikanska städerna att bryta diskrimineringen, hur mycket man än anstränger sig» (Jacobs 2004 s.95).

Globaliseringen är både positiv och negativ. Man kan t.ex. hävda att förståelsen för varandra människor emellan kanske ökar när vi får fler gemensamma referenser världen över. Och även om globaliseringen på många sätt bidrar till en likriktning världen över, så kännetecknas den ju också av ständiga konfrontationer mellan kulturer, levnadssätt och människor. Men när det gäller landskapet, miljön runt omkring oss och hur vi förhåller oss till den, tycks effekterna i en del fall istället ha blivit negativa. Och om det skapas dåliga miljöer och landskap, drabbar ju detta framförallt drabbar dem som är beroende av en viss plats och inte kan välja bort den. ”Public space is more important for poor people” som Phillip Rode från Minerva LSE Research Group i London uttryckte det under en föreläsning i Stockholm (2008-10-29).

För alla de som kan välja mellan världens olika landskap och miljöer, har globaliseringen inneburit en frihet och en fördel. För den minoritet av världens befolkning som kan utnyttja globaliseringens möjligheter (genom att t.ex. resa billigare världen över eller genom att få

tillgång till varor som tillverkats av billigare arbetskraft i något annat land) innebär globaliseringen en större livskvalitet och stora möjligheter att styra sitt liv som man vill. För de som inte kan ta del av globaliseringens goda effekter - de som inte har råd att resa eller bo i ett område med hög kvalitet på utemiljön - för dessa människor verkar det som om globaliseringen istället kan ha medfört en del negativa effekter. I en del länder, bor de allra fattigaste invånare bokstavligen på soptippar, och när man talar om att majoriteten av världens befolkning snart kommer att bo i städer, handlar det ofta om att den nya stadsbefolkningen förväntas bo i kåkstäder. Moa Tunström beskriver detta med meningen: ”Staden kan vara en nod i den globala ekonomin, men samtidigt en plats för ’inlåsning’ av resurssvaga – de fattiga, de lågutbildade” (i Wessel m fl. 2005 s.64).

Jane Jacobs skriver apropå detta:

«De välbärgade har många sätt att fylla de behov som de mindre bemedlade behöver tillgodose på trottoaren - från att höra talas om arbetstillfällen till att bli igenkänd av hovmästaren» (Jacobs 2004 s.94).

Ibland verkar det nästan, som att man kan mäta vilket inflytande en människa har i världen, genom att titta på vilket kvalitet hennes omgivande vardagsmiljö har. Ju lägre kvalitet, desto längre ner på inflytandeskalan tycks en människa befinna sig.

Enligt min mening går det inte att separera kommersiella verksamheter från globalisering. Globalisering, som inte innebär något entydigt negativt eller positivt, drivs istället ofta på av just internationella företag och deras kommersiella strävan efter ekonomisk vinst, eller som Kevin Robins skriver i sin text *Tradition and Translation: National Culture in Its Global Context*:

«Globaliseringen av ekonomisk aktivitet hänger nu samman med ytterligare en våg av kulturell transformation, med en kulturell globaliseringsprocess. /.../ Mer exakt handlar det om att uppnå både ekonomisk skala och omfattning genom att rikta in sig på gemensamma vanor och preferenser hos särskilda marknadssegment på en global nivå, snarare än att marknadsföra, utifrån en geografisk närhet, gentemot olika nationella målgrupper» (Robins 1997 i McDowell 1997).

Vilka effekter får då globaliseringens kommersiella krafter på landskapet och miljön? Jag ska försöka beskriva några av dem som jag tycker mig ha uppfattat.

Den första har jag redan tidigare nämnt - att många av de miljöer som byggs ser likadana ut världen över. Man gör inte längre någon skillnad på byggnadsmaterial, tekniker och utformning, oavsett i vilket land man bygger. Externa köpcentra, gallerior och shoppingcentrum ser ofta likadana ut världen över. Man skulle kunna tala om ett «globalt utseende» som sprider sig på bekostnad av lokal identitet och uttryck. Landskap, och

kanske särskilt sådana som är påverkade av kommersiella krafter, som köpcentra, flygplatser, infarter till städer osv., liknar varandra alltmer världen över, och uttrycker inte någon tillhörighet till platsen där de befinner sig.

För det andra blir konsekvensen av det globala inflytandet över lokala platser, att det uppstår en konflikt mellan globala och lokala intressen. När ett företag bidrar till att ett externt köpcentrum växer fram i stadens utkant, på någon «överbliven» åker eller i något skogsområde, bidrar de också till att skapa en miljö som i första hand inte är till för de som bor runtomkring den, utan snarare innebär en service för människor som lever någon helt annanstans. Det blir därför en miljö som istället skapar barriärer för människor - något som är tydligt i just Kungens Kurvas köpcentrum som jag studerar närmare i del 2 av arbetet.

Det externa köpcentrumet, t.ex., har en platsidentitet som är starkt kopplad till de internationella varumärkenas neonskyltar snarare än till det specifika landskapliga sammanhang det befinner sig i. Externa köpcentra är tydliga exempel på hur globala och lokala intressen kan krocka, då de i hög grad utformas av internationella företag som oftast har helt andra intressen än de människor som bor och verkar i närområdet. På så sätt kan man säga att kommersiella aktörer och drivkrafter riskerar att skapa miljöer som inte hänger ihop med omgivningen, och som saknar relation till platsen där

de befinner sig - både utseendemässigt och funktionellt. Ingrid Sarlöv Herlin skriver i sin text *Att planera för landskap* i Antologin *Synvänder*:

«Ytterligare en följd av urbaniseringen är hur tätortsranden växer ut i landsbygden, som ett slags anonymt landskap med industrier, företag, snabbmatställen, stormarknader, bensinstationer och bostäder. /.../ Dessa till synes karaktärlösa randzoner som inte bär synliga spår av sin tidigare historia representerar kanske tydligast en 'globalisering' av landskap, eftersom de ser snarlika ut i industrialiserade länder. Dessa landskap är vardagslandskap för människor som bor och arbetar där och en kanske en av vår tids mest utmärkande 'kultur-landskap» (s.16).

Fenomenet med likriktade landskap har behandlats av den franska konstnären Edith Roux. Hennes verk *Euro-land* består av fotografier av olika europeiska städers utkantszoner. Fotona är delvis bearbetade, hon har lagt till samma klarblåa himmel på samtliga bilder. Bilderna är snarlika men skiljer sig åt tack vare subtila detaljer. Det är landskap som ter sig bekanta och anonyma på en och samma gång. I förgrunden ser man ofta ruduramarker eller vad som liknar före detta åkermark, och längre bort lådliknande byggnader och tillhörande varumärkesskyltar. Vägskyltar och belysningsarmaturer förekommer ibland. Språket på skyltarna, liksom vegetationen, ger de enda ledtrådarna till var vi befinner oss, till platsens lokala identitet. I Rouxs verk blir det

tydligt att naturen och landskapet har en stor, nästan helt avgörande, betydelse för att ge sammanhang och identitet till de annars så likformiga platserna. Roux behandlar stadens periferilandskap, och påfallande ofta återkommer hon till kommersiella miljöer som köpcentra.



Globaliseringens landskap - ingenstans och överallt. Fotografierna i detta stycke tillhör konstnären Edith Roux, publicerade bl .a. i boken «Euroland». Bilderna har hämtats från konstnärens hemsida, www.edithroux.fr, med tillstånd från Edith Roux, via e-mail den 2009-02-12.

Icke-platser

Marc Augé skriver om vår tid - *Supermoderniteten* - och dess inverkan på platser och människans relation till dem. Nutiden har ett *spatialt överflöd*, menar Augé. Vi rör oss mer och snabbare, och konfronteras med fler olika platser och miljöer. Många av dessa miljöer är enligt Augé *icke-platser*, och typiska för vår tid (samtliga citat i stycket min översättning från engelska):

«De installationer som är nödvändiga för det ökade omloppet av passagerare och varor (motorvägar och järnvägar, utbytesplatser/trafikmot, flygplatser) är lika mycket icke-platser som transportmedlen själva, eller de stora köpcentrumen, eller de utvidgade genomgångsläger där planetens flyktingar är placerade» (Augé 1995 s. 34).

Icke-platser är enligt Augé platser som saknar en kännbar historia, en djupare identitet och mening, platser där människor inte uppehåller sig särskilt länge och där det inte sker några varaktiga verksamheter. Han skiljer icke-platsen från den *antropologiska platsen*.

«Om en plats kan beskrivas som relationell, historisk och inbegripen i en identitet, då är en plats som inte kan beskrivas som relationell, eller historisk, eller behäftad med en identitet en icke-plats» (Augé 1995, s.77-78).

«...vi inkluderar i begreppet antropologisk plats möjligheten till de resor som kan göras där, samtalen som yttras på den, liksom det språk som karaktäriserar den» (Augé 1995 s.81).

De miljöer Augé tar upp är liksom de som tidigare nämdes av Ingrid Sarlöv Herlin ofta sådana som liknar varandra oberoende av det kulturella sammanhanget. Det finns inga utmärkande karaktärer eller särdrag, inga alternativa angreppssätt, som skulle kunna väcka fantasin eller erbjuda variation eller andra sätt att agera på. Det är miljöer där man uppehåller sig kortare stunder, med ett specifikt ärende, som exempelvis vid

bankomater eller i väntan på att bussen, tåget eller flyget ska avgå. Ofta handlar det om miljöer som finns i anslutning till resor - flygplatser, tunnelbanestationer, motorvägar e.t.c. På ett sätt kanske man kan säga att det handlar om platser som "automatiserar" människor. Augé skriver egentligen framförallt om *situationer*, där människan antingen inte möter några andra människor eller där de hon möter förblir anonyma för henne. Situationer där människans agerande är styrt, där det inte finns utrymme för alternativa beteenden - t.ex. då man befinner sig framför en maskin. Augé kopplar alltså enligt min uppfattning inte samman icke-plats med fysisk karaktär på ett tydligt sätt. För Augé handlar det istället om vad som händer på platsen, om man möter några andra människor där, vad man gör där, eller vilken symbolisk innebörd platsen har.

Kanske kan man tolka det som att Augés «antropologiska», «riktiga», plats, i motsats till icke-platsen, befinner sig på en fast geografisk punkt, där det finns kontinuitet och förankring? Augé talar om en varaktig relation mellan människa och plats över tiden. Det framgår av Augés resonemang att han är väl medveten om att «icke-platser» ju *egentligen* är fysiska platser, verkliga miljöer. Men hans poäng tycks vara att de saknar någonting. De har en fysisk form, men den tycks inte räcka till. Augé uppmärksammar att plats inte bara är någonting fysiskt, utan också någonting *mentalt*, någonting som skapas i relation till människans tankar. Augés icke-platser tycks ha en kropp, en fysisk struktur, men samtidigt lida av problemet att de saknar en djupare relation till människorna. Det är som om icke-platserna vore platser där inget finns att hämta under den fysiska ytan eller längre bak i historien, som om de vore «platser utan själ».

Kanske är det klokt av Augé att inte fokusera på icke-platsens visuella och fysiska karaktär, utan på dess innehåll och funktion. Med Augés definition av begreppet kan man istället pröva vilken relation en plats

verkligen har till människan, och inte låta sig luras av dess yttre. Samtidigt finns det något motsägelsefullt över Augés sätt att beskriva flygplatser, köpcentrum, flyktingläger eller järnvägar som icke-platser där människor inte möts och platser som inte får någon djupare kontinuitet, eftersom det ju är platser som ofta är fulla med människor och där relationer faktiskt kan skapas och fördjupas. För många människor utgör ju just icke-platserna arbetsplatser eller t.o.m. bostadsmiljöer.

Vad icke-plats egentligen är verkar alltså inte helt uppenbart, och kanske är det därför som begreppet tillskrivs olika mening och visuellt uttryck beroende på uttolkare. Ibland verkar det lite slarvigt användas om alla möjliga typer av moderna miljöer som inte känns väldigt tydligt definierade eller befolkade, och ofta verkar man låsa sig mer vid *hur platsen ser ut*, än som Augé - vilken innebörd den har för människor. Det är dock riskabelt, för det är lätt att som oinvigd uppfatta en plats som tråkig, övergiven eller värdelös, trots att platsen kanske har en viktig funktion och faktiskt är uppskattad och använd. Begreppet icke-plats verkar ha gått från att omfatta kontextlösa och relationslösa platser som automatiserar människan, till att användas allt oftare om platser som samtidigt beskrivs som «anonyma». Att säga att plats eller miljö är «anonym», tycks dock i allmänhet anspela på hur den ser ut, inte i första hand på hur den används. I texten *Diffusa städer* (i Wessel m.fl. 2005) skriver Kristiaan Borret apropå fotografen Andreas Gurskys bilder:

«... dagens diffusa stadslandskap: vägarbetare vid en motorväg, åskådare på en flygplats, en fotbollsplan bakom en husrad, personer som simmar i en flod på nyårsdagen. I sådana scener visar Gursky att dessa icke-platser, trots att de saknar identitet i traditionell bemärkelse, fortfarande kan vara meningsfulla eller till och med hysa kollektiva riter» (s.92).

Att Borret kallar en fotbollsplan och ett badställe vid en flod för "icke-plats" verkar kräset. När jag läser hans text och ser Gurskys bilder så framstår detta snarare som väldigt specifika och levande miljöer, riktiga *platser*, om man så vill. Det är oklart vad Borret egentligen avser med «identitet i traditionell bemärkelse». Samtidigt *är* det svårt att föreställa sig hur någon kan bygga upp en verkligt stabil tillvaro till den specifika miljön i ett flykt- ingläger, eller hur man verkligen kan lära känna andra i ett köpcentrum eller på en flygplats. Så Augé är nog onekligen något viktigt på spåren. Och det är hoppfullt, eftersom det tyder på att det kanske inte är platserna i sig som per definition är hopplösa icke-platser, utan snarare *vad man gör* på platserna, vilka förutsättningar där finns för mänsklig tillvaro. Sådana förutsättningar kan ju påverkas, och följdaktligen finns det potential att göra «icke-platserna» till platser som bättre kan tillgodose våra behov, om vi bara använder oss av rätt redskap. Men vad avses då egentligen med anonyma platser?



Vägen mellan olika målpunkter i staden är inte längre alltid en miljö som vi kommer i direkt fysisk kontakt med. Den upplevs istället i väntan på och via transportfordon - vad författaren Marc Augé kallar «icke-platser» där människor inte ges möjlighet att sätta avtryck på eller interagera med miljön.

Anonymitet

«Our day-to-day experience is marked by functional landscapes and roadway landscapes, from which site-specific qualities have been eliminated. We are searching for identity, but without being able to describe exactly what we mean» (Vogt, 2006, s.26).

Om Marc Augé främst definierar en plats utifrån vad som äger rum där och vad för mening den har för människor, och inte uppehåller sig vid platsens fysiska egenskaper, känns det som landskapsarkitekt tvärtom självklart att man genom att utgå från den fysiska gestaltningen kan ge en plats funktion och mening, bidra till att skapa platsens ”själ”. Denna ”själ” är förstås någonting dynamiskt och föränderligt, något som uppstår även i människors subjektiva och individuella medvetande. Olika människor upplever en och samma plats på olika sätt. Någon kanske tycker att en plats är anonym och själlös, medan en annan tolkar in mening, minnen och symbolik i platsen. Det finns kanske inte någon tydlig gräns mellan en plats fysiska och dess icke-fysiska egenskaper. Det är svårt att skilja dessa åt när man diskuterar platsers atmosfär och symbolvärde. Är det den gamla ekens fysiska egenskaper (storlek, skugga, färg, lövsus etc.) som ger platsen ”själ” eller är det allt det andra som vi förknippar med en gammal ek (historisk kontinuitet, naturens kraft, symbol för ålderdom, eller personliga minnen och associationer)? Det materiella och det immateriella smälter samman till en enhet, som gör att det är svårt och samtidigt intressant att diskutera plats, eftersom en så stor del av dess värde och funktion ligger i relationen till de tänkta brukarna och besökarna.

Den fysiska utformningen bildar dock ramen för vad som kan ske och äga rum på en plats, och den fysiska gestaltningen styr hur en plats upplevs av sina besökare. Landskapsarkitektens uppgift är att påverka de stationära, fysiska kvalitéerna på en plats, för att i förlängningen också påverka till exempel hur människor använder och förhåller sig till platsen. Genom gestaltningen kan man skapa symbolik, karaktär, funktion,

status, relation till andra platser, samt ge förutsättningar av olika slag. Det går att synliggöra och förtydliga en miljöns historiska eller samtida kontext genom formgivningen.

Det är slående att så många använder ord som ”anonymt”, ”opersonligt” och ”identitetslöst” för att beskriva moderna landskap. Onekligen tycks det finnas platser som uppfattas som mer anonyma och mer själlösa än andra, även om få sätter fingret på *vilken typ av fysiska egenskaper man egentligen avser*. Vari består det «anonyma»? Är det upplevelsen av platsens anonymitet i sig som är ett problem, eller är det snarare platsens egenskaper och den *känsla* av anonymitet som de skapar?

Ibland verkar det som om ordet ”anonym” sammanfattar en lång rad olika egenskaper, utan att man går närmare in på vilka de egentligen är. Beskrivningen tenderar att släta över vad som egentligen kan vara problemet med platsen, kanske i brist på andra gemensamma begrepp som kan användas? Men känslan av anonymitet finns där, även om det är svårt att förklara exakt vad som skapar den. Kanske är det i själva verket ett intryck som kan uppstå genom en rad olika faktorer. Det verkar logiskt att «anonym» syftar på att en plats ser ut som många andra platser och inte har några specifika särdrag, en plats utan «personlighet». *Space-scape* kopplar anonymiteten till att ett område hänger dåligt ihop med sin omgivning. I en rumslik analys som företaget Spacescape har gjort av köpcentrumet Kungens Kurva skriver de:

«Dess relation till sin näromgivning är dock betydligt svagare/.../Dels gör det området onödigt otillgängligt för de boende i angränsande stadsdelar, dels bidrar det till att ge området en anonym och tidsvis otrygg karaktär» (Spacescape 2003 s.20).

Kanske ligger det nära tillhands att beskriva renodlade konsumtionsmiljöer som «anonyma», «opersonliga»



Är det de gamla träden som gör att denna miljö knappast skulle beskrivas som anonym?



Är detta framförallt en «anonym» plats, eller är det något annat som är problemet?

«icke-platser», just därför att de ofta saknar en lokal anknytning. Anledningen är förstås att man vill dra till sig så många kunder som möjligt, så tillgängligheten i stor skala är viktigare än den i lokal skala. Men en plats karaktär avgörs också av de miljöer och platser som finns i anslutning till platsen, av dess omgivning. Även om köpcentrumet skulle vilja verka oberoende av sin kontext i liten skala, påverkas det av och påverkar miljön i sin näromgivning. Kevin Lynch redogör i boken *The Image of the City* (1960) för sina omfattande studier av hur människor upplever stadsmiljöer. Han skriver i inledningen till boken:

«Nothing is experienced by itself, but always in relation to its surroundings, the sequences of events leading up to it, the memory of past experiences».

Frågan är om det räcker att bara bli av med en ”anonym karaktär” för att plats ska upplevas som meningsfull? Blir en plats med stark karaktär automatiskt en välfungerande eller meningsfull plats för stadens invånare? Det verkar som om det «anonyma» som ett problem kan bero på hur väl ett område hänger samman med sin omgivning, hur förankrad en plats är i sin kontext? Det moderna och det kommersiella förknippas onekligen ofta med anonymitet och opersonlighet. Känslan av att inte vara sedd i de kommersiella miljöerna, uttrycks med dessa textrader hämtade ur sången *Lost in the Supermarket*, skriven av gruppen *The Clash* i slutet av 70-talet:

«Lost in the Supermarket

Im all lost in the supermarket, I can no longer shop happily/
I came in here for that special offer, A guaranteed personality

I wasnt born so much as I fell out, Nobody seemed to notice me/
We had a hedge back home in the suburbs, Over which I never could see

I heard the people who lived on the ceiling, Scream and fight
most scarily/Hearing that noise was my first ever feeling,
Thats how its been all around me /.../

Im all tuned in, I see all the programmes, I save coupons
from packets of tea/Ive got my giant hit discoteque album, I
empty a bottle and I feel a bit free

The kids in the halls and the pipes in the walls, Make me
noises for company/Long distance callers make long distance
calls, And the silence makes me lonely/.../
And its not here, It disappear, Im all lost»



Kungens Kurvas köpcentrum - en plats med stark identitet, men som kanske ändå framstår som anonym för många.

Stad = konsumtion?

Det tycks vara en allmän föreställning i vår tid, att *handelslivet* på något sätt är grundförutsättningen för, själva livsgnistan, i städerna. Det dominerande synsättet för förståelsen av begreppet stad, utgår ofta från relationen mellan staden och dess handelsliv. I boken *Handelsplats, shopping, stadsliv* kan man till exempel läsa:

«På alla platser har ett framväxande stadsliv och en urban kultur framför allt varit en följd av handeln med varor och tjänster, dess tillväxt och specialisering» (Bergman 2003 s.7).

Ett liknande perspektiv finns i boken *The Development of Stockholm*. Här nämner författaren dock även hur viktigt det specifika läget i landskapet har varit. Men fastställandet av Stockholm som en stad, tycks ändå starkt kopplad till Stockholm som ett handelscentrum:

«Stockholm's strategic location is the reason it has developed into the dominant city in central Scandinavia. This tiny 13th century community on the islands between the Baltic sea and Lake Mälaren soon grew into a commercial center» (Lanesjö 1989 s.9).

Samtidigt tycker man sig ana en sorts konsumtions-trötthet bland människor man pratar med - «En galleria till?!» kan människor stöna och i nästa andetag säger de «men de är ju likadana allihop!». Den kommentaren har jag hört flera gånger från olika håll, och faktiskt har jag reagerat med förvåning, för jag trodde att det är just mer shopping som människor vill ha.

I de källor och den litteratur jag tagit del av tenderar kommersiella aktiviteter att utmålas *antingen* som essentiella och viktiga för ett blomstrande och dynamiskt stadsliv, *eller* också som en destruktiv kraft som tar död på stadens kreativitet och mångfald. Den dubbla bilden speglar att det kommersiella i staden faktiskt inte är «gott» eller «ont» i sig, utan att det handlar om hur man

väljer att planera och utforma det. Kanske är den svartvita bilden också ett tecken på att det saknas kunskap om frågorna, och att vi måste öka vetskapen om hur kommersiella krafter, aktörer och attityder kan påverka och påverkas av våra städer och deras rumsliga utformning och uppbyggnad.

I skrivande stund pågår ett stort antal projekt i Stockholmsregionen som involverar byggandet av olika typer av kommersiella miljöer. Tidningen *Dagens Nyheter* räknar i en artikel upp hela tjugofyra större köpcentra och handelsplatser i Storstockholm som beskrivs som »klara, pågående eller planerade» (DN Nilsson 2008-10-11). Bakgrunden till explosionen av köpcentrum förklarar man så här:

«En stark folkökning, en stadigt ökande omsättning för detaljhandeln och ett ständigt behov av förnyelse ligger bakom miljard-rullningen./.../En orsak till miljardinvesteringarna är att köpkraften ökar starkt i Storstockholm, inte minst genom en folkökning på 15 000-20 000 människor per år. En annan är att detaljhandeln ökat sin omsättning tio år i rad».

Man tycks alltså i artikeln mena, att fler köpcentrum också automatiskt innebär en «förnyelse» av staden, ett ord som måste anses stå för någonting positivt. Men som sagt, bilden av handel och konsumtion som någonting väsentligt och grundläggande för städer är förstås inte entydig, även om kritiken främst tycks komma från arkitekterna själva. I skriften *Hållbar stadsutveckling - en politisk handbok från Sveriges Arkitekter* kan man läsa:

«Staden måste tillåtas vara komplex och mångfunktionell. Men utvecklingen går mot mindre mångfald. Normer, sektorstänkande, stordrift och kommersialisering stöper nybyggandet i samma form och förenklar stadens strukturer. I det avseendet är stadsutvecklingen på fel spår» (Ullstad 2008 s.8).

I boken *Staden som Rättighet* från 1968 kritiserar författaren den ekonomiska dominansen i staden:

«Måste inte de specifika urbana behoven vara behov av kvalificerade platser, platser för samtidighet och möten, platser där utbytet inte behöver försiggå genom bytesvärdet, kommersen och profiten? Måste det inte också ingå ett behov av en tid för dessa möten, detta utbyte?» (Lefebvre 1982 (1968) s. 135).

I texten *Staden som scen, bostad och paradox* av Moa Tunström står:

»För det andra tycks tillväxten ha ersatt välfärden som överskuggande mål.»/.../»Stadens roll i den ekonomiska utvecklingen står i fokus, och det framstår ibland som om det huvudsakliga målet för planeringen är att skapa en säljbar stad» (Tunström i Wessel m fl. s. 64 respektive s.68).

Det kommersiella ses alltså både som en förutsättning för, och ett hot, mot det vi uppfattar som själva staden och stadslivet. Om det är så att staden till allt större del gestaltas utifrån kommersiella viljor och krafter, är det inte samtidigt så att även själva synen på staden och vad den står för påverkas av den konstanta kommersiella närvaron i människors tillvaro och i stadslandskapet? Platser som främst är till för konsumtion, liksom reklambudskap och marknadsföring, är dominerande och återkommande inslag i stadsbilden och därmed i människors vardagliga livsmiljö. Att ständigt omges av reklam och mer eller mindre renodlade kommersiella miljöer, förstärker troligen bilden av staden som starkt förknippad med handel och konsumtion i människors medvetande.

När folk ständigt ser reklamskyltar och uppmaningar att köpa, när vi ser hur slitna miljöer rustas upp till eleganta gallerior - luras vi inte också då att tro att shopping och konsumtion är det enda metoder som finns för att skapa trevliga stadsmiljöer? Skärholmens Centrum i

Stockholms Stad, marknadsför sig efter en omfattande upprustning som *The Capital of Shopping* - Shoppingens Huvudstad. En lite kaxig och tillspetsad attityd, som kan jämföras med hur Stockholm marknadsför sig som *The Capital of Scandinavia* – Skandinavien Huvudstad. Samtidigt verkar det paradoxalt att handlar i Skärholmen Centrum utmärker sig genom att kalla sig *The Capital of Shopping*, i en tid när det pågår flera andra köpcentrumprojekt runt om i en stad där det inte direkt råder brist på butiker.

Hur kan det räcka med att påstå att man är bäst på shopping för att hävda sig gentemot City? Stadsliv förknippas ibland kategoriskt med shoppingliv, vilket märks i *Sickla köpkvarters* marknadsföring. På deras hemsida kan man under rubriken *Om Oss & Kontakt* läsa följande text:

”Sickla Köp kvarter är inte som andra köptempel och handelsplatser, här bygger vi en stad.”

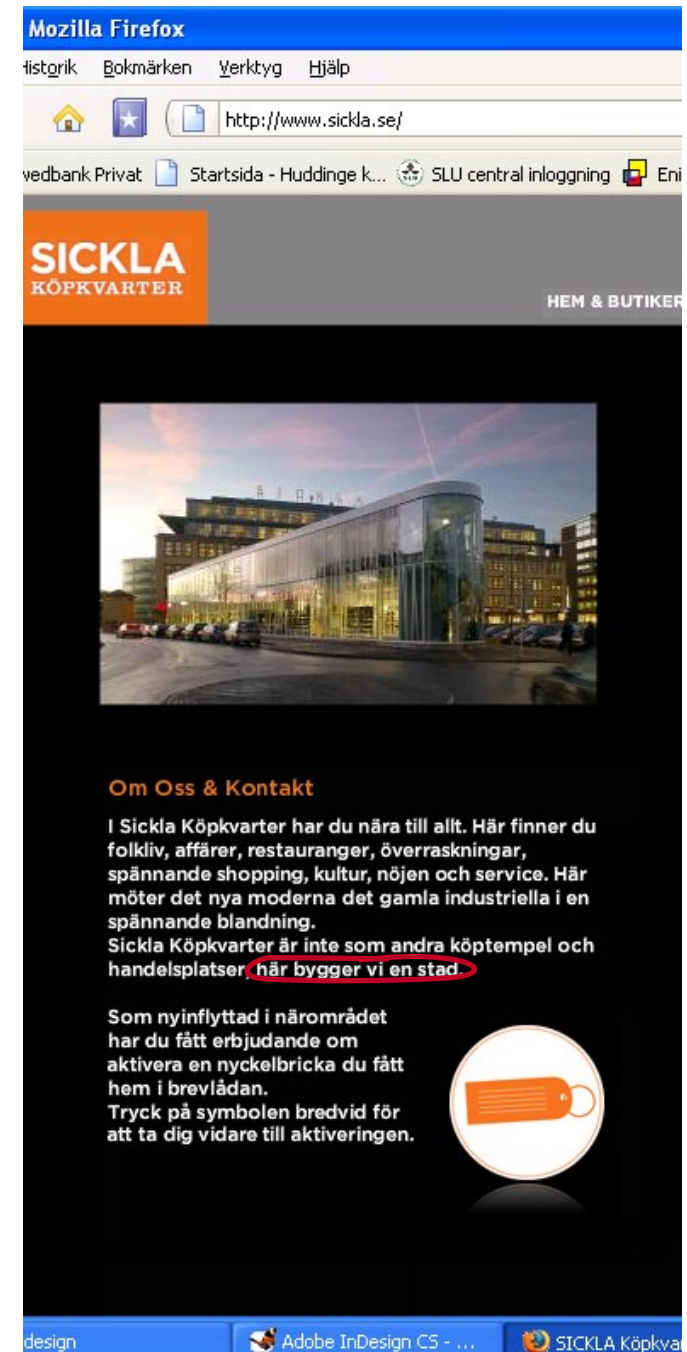
2009 kan man alltså göra anspråk på att skapa en stad, bara genom att bygga ett köpcentrum. Konsumtion och shopping tycks signalera grundläggande kriterier för vad som är en «riktig» stadsmiljö. Ett annat exempel på hur handel och kommersiella inslag ses som avgörande för och nära förknippat med staden är en artikel som i Svenska Dagbladet med titeln *Konsumtion styr Stockholmsliv*. I den berättas att stockholmarna konsumerar på ett annat sätt än övriga invånare i Sverige. Förr flyttade folk till Stockholm för jobbens skull, idag är det för utbudet och livsstilen som man söker sig hit, menar artikelförfattarna. Det är kanske en något förenklad syn på vad som händer: för att kunna ta del av konsumtionsutbudet så behöver man ju först och främst en försörjning, och Stockholm är också landets jobbtätaste plats. Men kanske menar man att möjligheten till ett mer varierat utbud av varor, tjänster och upplevelser, är så viktig att *vad* man jobbar med är mindre viktigt, så länge man har ett jobb? Så här står det på ett ställe i artikeln:

«Egentligen handlar allt i storstaden om konsumtion. Utbudet av varor, tjänster och upplevelser (som kostar) lockar till sig nya människor med en stor variation av livsstilar. Det gör att valmöjligheterna växer ännu mer. Konsumtionen skapar ekonomisk tillväxt för staden och ger samtidigt en möjlighet för människor att uttrycka sin identitet» (SvD Ohlsson och Kallin 2008-10-19).

Hela artikeln är mycket positiv till konsumtion och belyser bara de eventuella fördelarna. Man sätter utan tvekan likhetstecken mellan storstäder, konsumtion och möjligheten att uttrycka sin identitet. Här finns ingen diskussion eller analys som på minsta vis problematiserar eller nyanserar konsumtion som livsstil, till exempel ur ett hållbarhetsperspektiv.

Är konsumtion verkligen själva förutsättningen för att det vi kallar stad ska kunna existera? Eller har det snarare blivit så att konsumtion har blivit förutsättningen för att vi människor ska kunna existera, i staden? Har konsumtion och shopping blivit en av få legitima aktiviteter i våra offentliga stadsrum, och hur har i sådana fall detta sett ut tidigare i historien? Det dominerande synsättet utgår ofta ifrån att handelsaktiviteter utgör en grundförutsättning för stadens utveckling. Men idag tycks vi ha glömt bort att handel inte bara innebär konsumtion, utan även kommunikation, idéer, produktion, möten... och att den också tycks kräva vissa rumsliga förutsättningar för att blomstra.

Författaren Jane Jacobs beskriver indirekt handel som en sorts grundläggande förutsättning för städernas själva uppkomst i sin bok *The Economy of Cities* (1970). Jacobs skriver om hur hon tror att de första städerna tog form, och för att illustrera sin teori, använder hon sig av en påhittad stad, *New Obsidian*. Den är till stor del inspirerad av de drygt 10 000 år gamla ruinerna av staden Catal Hüyük i Turkiet, en av de tidigaste stadsbildningar som påträffats. Här nedan följer min sammanfattning av hennes resonemang:



Mozilla Firefox

Historik Bokmärken Verktyg Hjälp

http://www.sickla.se/

vedbank Privat Startside - Huddinge k... SLU central inloggning Eni

SICKLA
KÖPKVARTER

HEM & BUTIKER

Om Oss & Kontakt

I Sickla Köp kvarter har du nära till allt. Här finner du folkliv, affärer, restauranger, överraskningar, spännande shopping, kultur, nöjen och service. Här möter det nya moderna det gamla industriella i en spännande blandning. Sickla Köp kvarter är inte som andra köptempel och handelsplatser, här bygger vi en stad.

Som nyinflyttad i närområdet har du fått erbjudande om aktivera en nyckelbricka du fått hem i brevlådan. Tryck på symbolen bredvid för att ta dig vidare till aktiveringen.

design Adobe InDesign CS - ... SICKLA Köp kvarter

Ett exempel på hur köpmiljöer ses som liktydigt med «stad», den beskurna bilden föreställer en del av Sickla köpkvarters hemsida, <http://www.sickla.se/>, 2009-04-15.

En permanent bosättning inleds då en grupp människor, vi kan kalla dem för *grupp A*, hittar en plats där det finns en värdefull naturtillgång som de har nytta av och som gör att de lättare kan överleva. I det här exemplet rör det sig om obsidian, vulkaniskt glas, vilket gör att människorna kan tillverka bättre jaktvapen och redskap och därmed också bedriva en mer framgångsrik jakt på föda. Gruppen bosätter sig i närheten av den vulkan där obsidianen finns, och blir allt skickligare på att utnyttja materialet, samt på att försvara sina tillgångar mot in-kräktare. En bit bort bor en annan grupp människor, *grupp B*. Grupp B skaffar sig obsidian genom byteshandel med grupp A, eftersom de inte själva direkt kan hämta obsidian från vulkanen. Småningom kommer nya grupper av människor till grupp B:s bosättning för att byta till sig obsidian. Grupp B blir alltså en mellanhand mellan ”producenterna” och ”konsumenterna”. Gruppen samlar genom byteshandeln på sig mer och fler olika varor, och växer alltmer i befolkning.

Det framgår tydligt i texten att byteshandeln enligt Jacobs beskrivs som grunden för stadens tillkomst. Jacobs har också en idé om hur det första torget kan ha bildats:

«Centrum, eller platsen för byteshandel i den lilla staden är fysiskt belägen i utkanten där vägarna möts och leder till bosättningen. På den ena sidan om platsen växer sig staden långsamt större. På den andra sidan handelsplatsen slår de främmande handlarna upp sina läger. När staden sedan växer, förblir denna plats hela tiden obebyggd

/.../Torget är sålunda den enda ”öppna platsen” inne i själva staden, lämnad öppen för att det som numera blivit en livlig mötes- och handelsplats från början var en plats kännetecknad av åtskillnad, som medvetet hölls tom» (Jacobs 1970 s.23 min översättning från engelska).

Jacobs, som ju utifrån de texter hon skrivit kan beskrivas som en övertygad ”stadsälskare”, driver i den här

texten teorin att jordbruk och stadskultur egentligen alltid hängt samman och inte ska ses som två motsatta fenomen. Jag tycker att författarens teori är intressant och tankeväckande, men ibland framstår hon som fixerad vid tanken på att *staden* är alltings ursprung.

Hon utgår från en mycket vid definition av begreppet stad, och inkluderar även det som kanske snarare brukar betraktas som ”by” eller snarare ”bosättning”. Huvudtesen i Jane Jacobs text är hur som helst att de första »städerna» bildades av människor som levde i jägar- och samlarsamhällen, samt att jordbruket både uppfanns och utvecklades i dessa städer. Hon argumenterar mot den idag mer väletablerade föreställningen att städer bildades först när kunskaperna om hur man skulle bruka jorden och den ökade tillgången på föda hade gjort människor bofasta.

Hon beskriver hur naturen och landskapet i den fiktiva staden utgör förutsättningen för stadens framväxt, och påverkar den rumsliga formen på de platser där kommersiella aktiviteter äger rum. Men hon berättar också om hur den fysiska miljön i staden anpassas till och formas utifrån hur man konsumerar och bedriver byteshandel i den. I Jacobs text påverkar och formar stadens fysiska miljö och de verksamheter (varav en del är kommersiella) som äger rum där, varandra *om vartannat*. I Jacobs text framstår alltså handeln som en grundläggande ingrediens i stadens utveckling. Men själva handeln innefattar egentligen så mycket - sociala relationer, byteshandel, kunskap, behov, möten, kommunikation, platserna där den äger rum och deras egenskaper... Man kan säga att det i själva verket handlar det om en massa olika verksamheter, aktiviteter och företeelser. Företaget *Spacescape* skriver i sin gångtrafikanalys av Kungens Kurvas köpcentrum:

«Utvecklingen av Kungens Kurva liksom övriga nya handelsområden kan idag sägas drivas på av både en lokal och en regional ekonomi med diametralt olika rumsliga och sociala effekter» (s.49).

Enligt *Spacescape* finns det alltså en koppling mellan rumslighet och fysisk utformning, och hur en plats ekonomi hänger samman med den lokala ekonomin i omgivningen. Kanske ska man tolka ordet »ekonomi» i sin absolut bredaste mening här? Platser vars rumsliga utformning skapats utifrån en »globalt» inriktad ekonomi, (t.ex. externa köpcentrum) tycks onekligen ofta ha en dålig fysisk koppling till omgivningen i lokal skala. Externa köpcentrums förutsättning är ju också att den stora mängden av kunderna kommer från ett stort område som inte befinner sig geografiskt nära. Det verkar rimligt att det lokala ekonomiska, inflytandet på ett område skulle öka om där också fanns en välfungerande fysisk koppling till omgivningen.



I många texter jag tagit del av är utgångspunkten den att handel och konsumtion genererar en mängd andra värden och företeelser i staden, när det i själva verket lika väl är handeln som kan ses som ett *resultat* av stadens sociala och rumsliga dynamik, dess kapital av tjänster, kunnande och kreativitet. Synen på konsumtion och köpande som någonting positivt och rentav livsviktigt för staden, överskuggar kanske vikten av att uppmärksamma andra dimensioner av vad handel är. Det är lätt att bortse från sambandet mellan rumslig utformning, tillgänglighet, kulturellt och socialt kapital och stadens dynamiska handelsliv. Synen på staden,

och kanske även på «handel», skulle kunna fokusera på värden inom kommunikation, mänsklig kreativitet, kunskap, språk, hantverk, mångfald, täthet, arkitektur, produktion, som grundläggande beståndsdelar i stadslivets unika dynamik och som de viktiga ingredienser som för staden och människans utveckling framåt. Det blir också tydligt längre fram i *The Economy of Cities* att en stark ekonomi inte är det som författaren anser vara det viktigaste för en framgångsrik stad. Enligt hennes jämförelse av utvecklingen i de engelska städerna Manchester och Birmingham från 1800-talet och framåt, har kapaciteten att förnya sig spelat en mer avgörande roll för om städerna ska bli framgångsrika på lång sikt. Variationen av många medelstora och små företag, till exempel, gör enligt Jacobs att utvecklingen av nya idéer, uppfinningar, tjänster och arbetstillfällen ökar. Stora företag tycks enligt Jacobs snarare blockera stadsutvecklingen och hämma kreativiteten. Ekonomisk tillväxt och utveckling, ser hon alltså som *effekter* av en dynamisk, kreativ och tolerant stadsstruktur, inte som dess grund. Utan människor som kunde kommunicera med varandra och leva tillsammans skulle ju trots allt ingen "handel" existera.

Hon argumenterar för idén att en stad behöver rumslig integration och en mångfald av verksamheter och *arbeten* för att överleva. Det stämmer väl överens med hennes tankar i boken *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, där hon bland annat skriver att en rumslig blandning och variation (av privat/offentligt, gammalt/nytt, litet/stort) är förutsättningen för ett vitalt stadsliv. Hon jämför denna mångfald med ekologiska system i naturen. Ju större genetisk mångfald och variation i en biotop, desto lättare kan biotopen och dess nätverk av livsformer anpassa sig och utvecklas när det sker förändringar i den yttre miljön och omständigheterna (Jacobs, 2004).

På ett sätt verkar det så självklart, eller som Space-scape, vilka använder sig av metoden SpaceSyntax (med vilken man kan mäta gators rumsliga integration i staden), skriver i introduktionen till sin analys av gång-

trafik i Kungens Kurvas köpcentrumområde:

«Välintegrerade gator är helt enkelt mer besökta och använda gator./.../Det har även visat sig att väl besökta och välanvända gator leder till en rad andra konsekvenser. Det är till exempel inte svårt att tänka sig att sådana gator innehåller goda butikslägen, vilket i sin tur kan få konsekvenser för hyresnivåer./.../Vi får helt enkelt något som vi kan beskriva som synergieffekter./.../Välbesökta platser upplevs ofta som trygga i den mening som är typisk för städer, nämligen att vi upplever trygghet genom närvaron av andra människor» (s.14).

Också i den tidigare citerade skriften *Hållbar stadsutveckling* argumenteras för att det finns ett intrikat samband mellan en stads ekonomi, dess rumsliga struktur och hur dynamisk och anpassningsbar - hållbar - en stad är:

«Den gamla stadsplanens form är tydlig och konstnärligt gestaltad medan innehållet lämnats oreglerat. Stadsfunktionerna är blandade och fria trots en social och ekonomisk hierarki. Denna frihet har tillsammans med den stora andelen gemensamma ytor gjort att den klassiska staden kunnat anpassa sig till nya tider och behov» (Ullstad 2008 s.18).

Åtskilliga skribenter pekar på att en plats inte är en enskild yta utan alltid befinner sig i en relation till omgivningen som påverkar den. I grunden handlar det kanske om hur långt en människa orkar gå till fots för att nå olika typer av funktioner, om att anpassa sig till den mänskliga skalan som trots globalisering och internet fortfarande ofta innebär att röra sig framåt med en hastighet av ungefär 3-5 km i timmen. Många miljöer som är utformade utan hänsyn till detta, verkar ofta vara just miljöer som vuxit fram ur en renodlat kommersiell logik. Det skulle förmodligen gagna utvecklingen i de kommersiella miljöerna och i miljöerna runtomkring, om man kunde knyta samman kommersiellt «isolerade» miljöer mer med sin lokala omgivning. Bättre kopplingar i rummet kan leda till bättre kopplingar mellan olika

verksamheter, det lokala livet kan sippra in i den kommersiella miljön och få denna att utvecklas åt nya oanade håll - det som Spacescape beskriver som synergieffekter.

Den rumsliga kopplingen mellan olika delar av miljön, tycks alltså få återverkningar på livet i staden på en rad olika nivåer och sätt. Det handlar inte bara om att göra det lättare att röra sig från plats A till plats B, det handlar om att skapa en mer rumsligt dynamisk och flexibel stad där man skapar chanser och tillfällen till sociala kontakter, upplevelser samt utveckling av verksamheter och aktiviteter. Den delikata balansen mellan miljö och mänsklig verksamhet och kreativitet kanske inte kan *planeras* fram helt och hållet, men man kan åtminstone försöka skapa de rumsliga förutsättningarna.

Kommersiella verksamheter kan utgöra en enorm tillgång och resurs för staden inte bara ur ekonomisk synpunkt, men också därför att de utgör arbetstillfällen, källor till utveckling och idéer, och bidrar till att berika stadsrummen, samla människor och skapa ett intressant folkliv. Men förutsättningen för detta tycks vara att de då också interagerar fullt ut med stadens miljö, så att platser inte blir renodlat kommersiella utan att tillåta andra aktiviteter. Man borde kunna utnyttja många av de nutida kommersiella miljöerna i högre grad för att bidra till mer dynamiska och intressanta stadsmiljöer.



Konsumtion som villkor eller möjlighet för stadens invånare

En dag när jag satt i den stora vänthallen på T-centralen i Stockholm, låg det en man och sov på bänken mitt emot, med fötterna i marken och överkroppen utsträckt. Han störde ingen, och det fanns gott om andra lediga platser. Han verkade inte berusad. Han hade bara lagt sig ner för att vila lite. Men efter en stund kom det fram två väktare och väckte honom, de ville att han skulle gå. Att vistas i detta offentliga rum utan annat syfte än att vila sig, var tydligen att gå för långt!

Oavsett om detta var ett utslag av två övernitiska väktare, eller en vardaglig händelse som inträffar hela tiden, är det ändå ett tecken på att social kontroll av våra offentliga platser förekommer. Hade mannen velat eller kunnat betala för en fika, hade han kanske kunnat sitta och vila mer ostört. Eller om han hade haft en tågbiljett och sagt att han väntade på sitt tåg? Om man är en potentiell konsument, får man direkt fler anledningar och skäl för att få uppehålla sig någonstans. Villkoret för att uppehålla sig i många av våra gemensamma och vardagliga stadsmiljöer är idag att man är en potentiell konsument.

När jag var utbytesstudent i Frankrike, minns jag att jag den första tiden gärna drogs till butiker, affärer och kaféer. När man är en betalande kund, bemöts man med mer respekt, intresse och tålmod än i många andra situationer.

Vistelsen i staden kunde förr i tiden vara hårt kontrollerad, något som Hillevi Ganetz hävdar i boken *Speglingar av Rum* (2005). Hon skriver att det finns en tendens att romantisera kring äldre tiders stadsliv, och att bortse från att där fanns en stark social kontroll, framförallt av arbetare och kvinnor. Den typiska småstaden, t.ex., som idag ofta ses som mysig och gemytlig och där man har nära kontakt med sina grannar och andra, var en plats där den sociala kontrollen var hög, vilket främst drabbade de fattiga lägre klasserna, då de-

ras rörelse- och handlingsfrihet begränsades av ständigt vakande blickar. Detta beskrivs utförligt av Bosse Bergman, när han berättar om kontrollen av det offentliga rummet i Sverige i början av 1800-talet, i boken *Handelsplats Shopping Stadsliv* (2003):

«Det fanns också en tydlig maktpolitisk dimension hos förordningarna, som stödde sig på tjänstehjonsstadgan och syftade till att reglera närvaron av pigor och drängar, lärlingar och gesäller på gatan. /.../ Personer som inte kunde uppvisa tillförlitliga besked om hemvist och ärenden rubricerades som lösdrivare och lösdriveri som ett brott» (Bergman 2003 s.16).

Konsumtionen och dess miljöer, har i detta sammanhang spelat och spelar fortfarande en dubbeltydig roll. Om kommersiella miljöer dels kan ses som exklusiva och utestängande, kan själva handlandet, eller t.o.m. bara förevändningen att man har tänkt konsumera, också legitimera eller möjliggöra vistelse i staden. Förr var detta kanske ännu tydligare, då kunde kommersiella aktiviteter bilda en sorts frizon i den annars hårt kontrollerade staden och skapa miljöer där också de som inte hade några specifika ärenden kunde smälta in i folkmassan och undgå förmanande blickar:

«Under marknaderna sattes dessutom de klassmässiga normerna för det vardagliga umgänget hemma på gårdarna ur spel på grund av blotta mängden människor i rörelse./.../Allas tillträde till marknaden och rätt att vistas där var det överordnade draget» (Bergman 2003 s.17)

Det finns fler exempel på hur kommersiella miljöer kunde innebära mer social frihet för vissa grupper. Ganetz skriver att de första varuhusen och passagera i Frankrike på 1800-talet blev en sorts fristad för borgarligen kvinnor, som då inte kunde vistas hur som helst i det offentliga rummet. Kvinnor som uppehöll sig

utomhus utan något specifikt ärende, riskerade till exempel att arresteras för misstanke om prostitution.

«Under varuhusets uppblomstringsperiod ansågs det fortfarande opassande för (borgar-)kvinnor att röra sig ute i gatumiljön./.../Även restauranger och barer ansågs som opassande miljöer för kvinnor under denna tid. Följdaktligen öppnades kaféer, restauranger, garderober och toaletter innanför varuhusets väggar. Detta var en förändring till det bättre för alla kvinnor som inte kunnat röra sig utanför hemmet utan att ledsagas av make, bror eller förmyndare. I själva verket var varuhuset den första offentliga plats, förutom kyrkan, som kvinnor kunde besöka utan manlig eskort» (Ganetz i Friberg m fl. 2005 s.40).

Men på samma gång som kvinnor alltså fick ett tydligt offentligt rum som riktades till dem och synliggjorde dem och deras behov, var varuhuset också ett rum som medförde krav och begränsningar. Varuhuset vände sig ju till exempel till de rika kvinnorna som kunde köpa, och utestängde de fattiga. Det gav inte heller de rikare kvinnorna utökad tillgång till stadens övriga offentliga rum, alltså de verkligt offentliga platserna med parker, torg, barer, kaféer och ett blandat folkliv. Istället kan man snarare säga att varuhuset stängde in kvinnorna i ännu ett begränsat utrymme, där de gick att kontrollera bättre än ute i den totala offentligheten. Men kanske var det skönt att slippa gå runt och bli uttittad på gator och torg, att ha ett eget kvinnligt rum där man kunde slappna av? Rebecka Lennartsson skriver nämligen:

«Walter Benjamin uppmärksammade i sina studier av parisiskt 1800-tal det samband mellan kvinnan och varan som uppstod med den ökande exponeringen av feminiserad och artificiell yta som det urbana livet förde med sig. Kvinnan på gator och torg var utställd för beskådan, ett signum för den moderna tiden, vars plikt det var att förbluffa och charmera./.../Det var en

iscensättning av kvinnligheten som öppet mättes och bedömdes» (Lennartsson i Hedström 2008 s.90).

Konsumtion har sedan länge inneburit möjligheten till, men också villkoret för, vistelse i stadens offentliga rum. Visserligen var det förr snarare det starka klassamhället som styrde vem som fick vistas i stadens rum eller ej, men själva köpandet och konsumerandet kunde överbrygga eller osynliggöra detta. Precis som de borgerliga kvinnorna förr flanerade runt i sina ”låtsasoffentliga” varuhus, tillbringar människor idag en stor del av sin tid i gallerior, köpcentra och andra ”offentliga” men dock privatägda och kommersiella miljöer. På ett sätt kan man nästan säga att galleriorna avskärmar oss från den «riktiga», totala, offentligheten på gatorna i lika hög grad som de gamla varuhusen förr avskärmade de borgerliga kvinnorna. Eller är det kanske så att den stora delen av det offentliga folklivet har flyttat in i galleriorna och köpcentrumen, och att det är de som blir kvar där ute som är avskärmade från det offentliga folklivet? Har vi, stadens nutida invånare, också blivit lättare att kontrollera, mer förutsägbara, nu när de kommersiella och attraktiva miljöerna där vi främst rör oss flyttar in inomhus alltmer, där de är tydligt rumsligt definierade?

Det kommersiella livet samlar människor och bjuder in, samtidigt som det stänger ute andra och skapar rumsligt isolerade enklaver i stadslandskapet. Med ökningen av gallerior och inomhuscentrum, verkar det som om att de kommersiella miljöerna i högre grad än förr både avgränsar oönskade människor och aktiviteter rent rumsligt, genom sin fysiska avgränsning, *och* genom att man måste ha pengar och uppföra sig på ett särskilt sätt för att få vistas i dem?

Det finns en ironi i utvecklingen av de kommersiella miljöernas betydelse. Förr, när den sociala kontrollen av människor var större, erbjöd köpmiljöer som t.ex. utomhusmarknader ofta en frihet att slippa undan över-

vakning. Idag, när den sociala kontrollen i samhället *är* lägre och anonymiteten är större, verkar de kommersiella miljöerna istället ha fått en roll där de snarare reglerar människors närvaro och uppförande i det offentliga rummet - så tillvida att inte vem som helst kan vistas i miljöerna (när man väl blivit «godkänd» kan man snabbt smälta in i den anonyma folkmassan).

Till skillnad från de borgerliga kvinnorna på 1800-talet, har vi åtminstone i teorin, friheten att kunna vistas på alla offentliga platser i staden hur vi vill utan att bli ifrågasatta. Frågan är vad det spelar för roll att det offentliga uterummet är mer tillåtande idag än förr, när det verkar som om vi faktiskt tillbringar allt mindre tid i det, och istället mer tid på de mötesplatser som uppstår vid de kommersiella miljöerna inomhus.

Är «utomhusrummet» i staden verkligen så mycket friare? Tendensen idag verkar ju också vara att kommersiella intressen strävar efter att ta också just det offentliga utomhusrummet i anspråk, t.ex. när butikernas musik flödar ut över gatan utanför, eller när det poppar upp reklam- och försäljningsstånd, eller jippon av olika slag, på de offentliga torgen och i parkerna?

Staden som varumärke – invånaren som konsument

Richard Ingersoll kritiserar i boken *Sprawltown – Looking for the City on Its Edges* tendensen att alltmer marknadsföra, och anpassa, staden mot turister. Han menar att de som vistas i städerna alltmer liknar konsumenter, turister, snarare än medborgare. Ingersoll skriver (han nämner främst extremt turisttäta städer i Italien som exempel) att när turismen ökar så trängs stadens permanenta invånare undan alltmer. Antingen tar de plats som «statister» i form av försäljare eller informatörer, eller också lever de sina liv någon annanstans, i utkanten av staden, där priserna är lägre och där det finns utrymme för förändring, för service och billigare handel.

«Samtidigt som turismens effekter reducerar platser som Venedig till vykortsbilder, har konsumentsamhället bidragit till tendensen att behandla städernas invånare som om de vore turister. När ett av de få legitima sätten att använda urbana platser på blir i form av turism, blir turismen i sig en ideologisk fråga. Turisten, som per definition har ett avstånd till en plats politiska processer och följaktligen är mer passiv och lättare att hantera, har blivit det ideala föremålet för nutida stadsbyggnadskonst. På samma gång som invånare blir bortmotade av turister, försöker många städer förstärka existerande offentliga platser eller reproducera bilden av det historiska publika gatulivet enligt turismens kriterier. Shopping och underhållning favoriseras på bekostnad av andra former av civilt deltagande» (Ingersoll 2006 s.26 min översättning).

Vilka andra former av civilt deltagande som invånare i en stad skulle kunna ägna sig åt på stadens offentliga platser går författaren inte in på, men kanske handlar det bara om rätten att få uppehålla sig på platser utan att ha en outtalad förväntning att konsumera hängande över sig? Det skulle också kunna handla om satsningar på att fånga upp medborgarnas och de förbipasserandes åsikter och önskemål. I en tid när människor inte



SKHLM - Skärholmen the Capital of Shopping. Längst upp till höger förlagan Stockholms Stads varumärke - The Capital of Scandinavia. Publicerad med tillstånd från Ingrid Pählman-Käck, Stockholm Business Region, via mail den 2009-02-24 .

längre är lika bundna till plats och när rörligheten är större, har plats blivit en utbytbar vara som kan eller måste varumärkas för att hävda sig i den globaliserade, internationella konkurrensen om människor och pengaflöden. "Placebranding", varumärkning av platser, och av kommuner, städer eller stadsdelar, har blivit ett vanligt fenomen. Stockholm kallar sig sedan en tid tillbaka för *The Capital of Scandinavia*. Ett lockrop på det internationella språket engelska, inte främst är riktat till de boende i staden och dess invånare, utan snarare till potentiella investerare, turister och en framtida in-

flyttande befolkning. Turism blir också en allt viktigare näring för huvudstäder i Europa (*Huvudstad i omvandling*, Sveriges Radios förlag 1999, s. 205).

Ett pressmeddelande från Huddinge kommun lyder: "Nu stärker vi varumärket Kungens Kurva" (2008-07-19). Andra exempel, båda från Stockholm, är hur rättigheterna till Globens namn nu har köpts av Ericsson, som också döpt om byggnaden till Ericsson Globe, eller hur Swedbanks sponsring av en ny arena i Solna gör att byggnaden föreslås heta «Swedbankarenan».

«Kreativ destruktion»

Kommersiella aktörer är ständigt utsatta för konkurrens och måste därför ständigt försöka förändra sig för att hela tiden behålla nyhetens behag. I Svenska Dagbladet intervjuar man Nordenchefen på fastighetskonsulten *Jones Lang LaSalle* som säger:

«Kännetecknande för köpcentra är att konkurrensen aldrig står still. Pressen kommer därför att öka på de anläggningar som inte förmått uppdatera sig. Köpcentra är till mångt och mycket en upplevelseindustri. Upplever man inget nytt när man handlar hittar man något annat köpcentrum och provar det istället» (SvD Andersson 2008-07-12).

Problemet med landskap som formas och styrs av kommersiella och kapitalistiska aktörer kan alltså vara att de inte blir stabila och kontinuerliga över tiden. Istället rivs miljöerna gång på gång upp och omformas, med kortsiktiga, kommersiella resultat i sikte. Marc Augé, som ju tycks mena att kontinuitet över tiden mellan platsen och människan utgör kriteriet för en «verklig» plats, blir det svårt att se hur man ska skapa verkligt meningsfulla platser i kommersiella miljöer som ständigt är i omdaning. Landskapet som fenomen kännetecknas visserligen av en ständig dynamik och förändring, men kapitalismens landskap kan förändras mycket fort och med endast privata intressen som mål, alltså troligtvis mot en sämre kvalitet för invånarna och inte i samverkan med dem och deras behov. Fenomenet med privata aktörer som endast tar tillvara sina egna intressen, är vad Mikkel Schønnig Sørensen kallar för den »kreativa destruktionsprocessen». I texten *Visioner om en marknadsstad Skärholmen/Kungens Kurva* redogör han för teorier som hävdar att de landskap som skapas av kapitalismen per definition präglas av en obeständighet:

«Påverkade av Schumpeters teori har David Harvey och Sharon Zukin – och även andra forskare – framhållit att kapitalismen skapar landskap till sin egen avbild, men bara för att sedan förstöra dem i enlighet med sin egen

inneboende dynamik. Denna process pågår i Kungens Kurva - Skärholmen i så måtto att urbana strukturer byggs om, rustas upp och förnyas» (Schønning Sørensen i Nylund 2007 s.205).

Det ökade kommersiella inflytandet, och det faktum att det byggs allt fler köpcentra, inomhuscentra och gallerior, medför att lokala, mindre företag slås ut och trängs undan. Dels därför att hyrorna ofta höjs, men också därför att de stora centrumägarna föredrar att låta mer välkända och etablerade företag få lokaler i första hand. Det är lättare att förhandla med stora etablerade kedjor, som ofta har sina egna jurister och är vana vid proceduren. På så sätt sker en utarmning av mångfalden inom handeln, och stadsmiljöerna blir mer förutsägbara, mer lika varandra. Utbudet utarmas. Hur detta kan gå till förklaras i reportaget i Sveriges Radio *Uppköpta Köpcentra*, där man intervjuar Hans Cagner, utvecklingsdirektör på koncernen *Steen & Ström*. Det är ett företag som profilerat sig genom att äga just köpcentrum. Hans Cagner säger i intervjun, att man när man startar nya köpcentra försöker sträva efter att skapa nya handelsverksamheter i staden, och att dessa då ofta blir de affärskedjor man redan har samarbeten med, vilket i detta fallet är i stort sett «nästan alla de stora affärskedjorna» på marknaden i Norden.

Den dominerande och mäktiga roll som många inflytelserika kommersiella aktörer tycks ha givits eller skaffat sig på stadsutvecklingsscenen tycks ha lett till att man från planerarens sida allt oftare accepterar utgångspunkten att det ska skapas i första hand ett köpcentra, en handelsplats, en galleria, en shoppinggata – och i andra hand att detta ska leda till eller samsas med en varierad och livlig stadsmiljö. Den stora frågan är om man överhuvudtaget ska ha handel och konsumtion som *utgångspunkt* för att skapa en dynamisk och levande stadsmiljö, eller om man snarare ska lägga fokus på att i första hand skapa en dynamisk och levande stadsmiljö, där handel, shopping och konsumtion snarare ses som en funktion bland många andra?



Landskapet i köpcentrumområdet Kungens Kurva, präglas till stor del av många, stora och snabba förändringar, som till stor del drivs på av kommersiella intressen.

Privat/Offentligt

- skarpare gränser som inte märks?

Trots att privata och offentliga kommersiella miljöer får olika konsekvenser för stadslivet, kan det vara svårt att se det. Kommersiella verksamheter drar till sig folkliv, gallerierna erbjuder skydd för väder och vind, och kommersiella miljöer uppfattas därför ofta på ett positivt sätt och ifrågasätts kanske inte så som de skulle kunna. Att de värden som finns i det offentliga utomhusrummet går förlorade, märks inte så tydligt. I den tidigare citerade skriften *Hållbar Stadsutveckling, En politisk handbok från Sveriges Arkitekter* har Erland Ullstad skrivit:

«Överblicken och sambanden går förlorade i staden. Gallerior och stormarknader medverkar till att göra gränserna mellan offentligt och privat, mellan gemensamt och kommersiellt, diffusa» (2008 s.17).

Men, samtidigt kan man hävda motsatsen - att de allt fler exklusivt kommersiella miljöerna i själva verket skapar skarpare gränser mellan offentligt och privat i staden. Kanske är problemet att detta helt enkelt inte synliggörs? Man kan också hävda att gallerior och köpcentrum uppvisar extremt *skarpa* gränser mellan privat/offentligt, ute/inne, området/omgivningen, byggnaden och utemiljön, dag och natt, shoppingliv/kontorsliv, vardag/fritid, det ordnade och kontrollerade, det lössläppta och «anonyma».

Jag tror att det kanske snarare är just dessa skarpa gränser, och det faktum att de *inte* uppmärksammas, som är det stora problemet med exklusivt kommersiella miljöer. Det tycks i själva verket finnas allt färre «gråzoner» mellan det privata och offentliga, mindre tydligt definierade miljöer där ens uppförande inte är övervakat eller utsatt för förväntningar av olika slag, platser som skapar naturliga länkar mellan privat och offentligt - på så sätt att det offentliga livet gynnar privata, kommersiella intressen, och *vice versa*: att de kommersiella verksamheterna i sin tur ger positiva effekter på stadens publika gatuliv.

Glidande övergång mellan privat och offentligt - mellan bostad och gata - i Kyoto, Japan.



Gallerian versus den centrala Gågatan

Anonymitet, globaliserade platser, icke-platser och likriktade miljöer är några exempel på begrepp som ofta förekommer då man beskriver miljöer skapade av rent kommersiella krafter. Kanske är handelsplatser alltid är en typ av mötesplatser, oavsett om människor är där för att köpa och sälja eller för att flanera, betrakta och umgås. Att shoppa är som sagt en helhetsupplevelse. Butikerna arbetar aktivt med att attrahera människor, vilket skapar en snöbollseffekt, eftersom folklivet i sin tur ofta utövar en attraktionskraft på människor. På grund av detta blir köpcentra och gallerior, precis som andra miljöer som präglas av kommersiella verksamheter, viktiga sociala rum i staden, trots att de är miljöer som är privatägda och inte sällan avgränsade från omgivningen på olika sätt. Men vilka risker finns det med att några av stadens viktigaste sociala rum är privatägda? Problemet med en renodlad konsumtionsmiljö som en galleria, tycks ligga i att den utnyttjar stadsmiljöns inneboende attraktionskraft och flöden av människor för att fånga upp kunder, men eftersom det rör sig om en fysiskt avgränsad miljö där målet är att få folk att stanna kvar inne i gallerian, bidrar inte gallerians kommersiella aktiviteter till befolkade och händelserika stadsrum/stråk i samma utsträckning som exempelvis butiker längs en gångata utomhus. Effekten beskrivs av Bosse Bergman såhär:

«För stadslivet i city anses sådana planlösningar vanligtvis få två negativa effekter, nämligen en så kallad fästningseffekt - besökare tenderar att göra alla sina ärenden inom gallerians väggar - och en dräneringseffekt, varigenom gator och kvarter i omgivningen töms på folk och verksamheter» (Bergman 2003 s.186).

Inne i gallerian, som ju ofta saknar fönster och klockor, är vi del av ett ”parallellt stadsrum” dit vissa händelser sällan eller aldrig når.

«Det ligger nära till hands att betrakta gallerierna som

en förlängning och utvidgning av gågatan inomhus. Men det rör sig om två olika offentligheter, där gallerians inte bara filtrerar bort gatans högljudda uttryck utan utesluter vissa aktiviteter helt och hållet» (Bergman 2003 s.194).

På vilket sätt dränerar då gallerian stadsrummet på folkliv? En strategi för att ”suga upp” folk tycks vara att gallerierna ofta upptar hela kvarter, och på så sätt är opraktiska att gå runt, vilket ökar chansen att människor går in i gallerian, för att utnyttja den som en genväg. Dessutom är dess yttre fasader ofta slutna och med få entréer, vilket skapar tråkiga och livlösa ytor i den angränsande gatumiljön – det blir mer intressant att gå genom än runt gallerian. En annan orsak till attraktionskraften är förstås att gallerierna i Sveriges kalla och mörka klimat erbjuder en varm och väl upplyst miljö en stor del av året.

«troligen besöker de flesta gallerian av flera anledningar, för att strosa omkring, shoppa lite och kanske för att det är en passande väg till en adress två kvarter bort» (Bergman 2003 s.193).

Om man står på Drottninggatan, en gångata med många butiker, i centrala Stockholm en vardagseftermiddag och iakttar strömmen av folk som flyter åt alla håll, ser man ganska snart att minst hälften av människorna inte bär på kassar eller paket. Samma sak gäller för Gallerian några kvarter bort. Folk vistas inte i de kommersiella stadsmiljöerna enbart för att *handla* varor. Man kan undra om det beror på att människor dras till de kommersiella miljöerna eftersom dessa är händelserika och befolkade, eller om det snarare beror på att Drottninggatan och Gallerian kan sägas vara strategiska stråk, genvägar, och viktiga förbindelselänkar mellan olika platser i staden. Mest sannolikt är det en kombination av båda delarna – butikerna placerar sig i strategiska lägen, tillgängliga för de potentiella kunderna, och

folklivet runt butikerna drar i sin tur till sig fler människor.

Skillnaden mellan Gallerian och Drottninggatan, är att den senare både utgör en kommersiellt präglad miljö och ett offentligt och öppet rum i stadens utemiljö. Eftersom gatan är ett offentligt utomhusrum, och eftersom det finns en variation av små och stora lokaler med olika ägare, finns här även utrymme för oväntade och överraskande inslag liksom för verksamheter som inte är rent kommersiella, eller verksamheter som inte skulle ses som tillräckligt lönsamma i en privatägd galleria. Gågatan korsas också av oerhört många tvärgator som antagligen bidrar starkt till gatans livlighet eftersom stadsrummet blir flexibelt och väl sammanlänkat med omgivningen.. Längs med Drottninggatans gångata finns både många entréer och skyltfönster. De många entréerna skapar en dynamik mellan ute och inne, mellan offentligt och privat. Med få entréer blir en gata snabbt ointressant och händelselös. Drottninggatan innehåller många funktioner och möjligheter som Gallerian saknar, och som man kanske inte tänker på vid en första anblick. Inte minst fortsätter Drottninggatan att fungera som en genväg och rumslig länk i staden även efter det att butikerna har stängt.

Gallerian påminner om ett tätt stadskvarter eller en gångata, då de ofta har en eller flera inre «gator» längs med vilka det ligger olika butiker på rad. Butikerna har där emot sällan entréer direkt mot den omgivande utemiljön, man måste alltid gå in i själva gallerian först. Det finns alltså oftast inte någon direkt rumslig koppling mellan gallerians butiksentréer och stadens gatunät. Gallerian i centrala Stockholm är representativ för denna princip, den har i gatuplanet en «gata» - ett långsmalt utrymme - längs med vilket olika butikslokaler ligger på rad. Den stora huvudentrén är placerad i anslutning till en livlig och lång gata mitt i city, för att ”suga in” folk. Gallerian har också några andra, mindre



Bilder från Drottninggatans gågata och Gallerian i Stockholm visar att många faktiskt inte har shoppat någonting, och kanske har andra skäl till att vistas i dessa miljöer. Miljöerna ser lika ut vid en första anblick, men de förhåller sig till den omgivande staden och till människorna på olika sätt.

entréer, riktade åt olika väderstreck.

Skillnaden mellan gågatans tvärgator och gallerians sidoentréer är dock att sidoentréerna i Gallerian är mycket få, och dessutom syns de mycket bättre från utsidan än insidan. Om butikerna har skyltfönster direkt mot gatan är dessa oftast fulla med varor eller skyltning. Distraherande element filtreras bort ur besökarnas stadsupplevelse. Att njuta av vyer, siktlinjer, husfasader från olika epoker, att uppleva olika väderförhållanden eller se dagsljuset, att upptäcka nya gator och stadsdelar, se naturens gång i växternas växlande karaktärer, att sitta i solen, att ta del av ett mer blandat folkliv, att uppleva oväntade uppträdanden eller andra aktiviteter på gatan, ta del av verksamheter som inte är kommersiellt anpassade för att vara lönsamma i gallerian - allt detta sällas bort ur stadsupplevelsen. Kanske är det för att kompensera bristen på intryck och variation som gallerior ofta tycks sträva efter att skapa en känsla av lyx och "exklusivitet", där glitter, färger, material, ljus och glans är en viktig del. Somliga menar också att gallerian genom sin «kravlösa» miljö, utgör en plats i staden där människan kan fly vardagslivet och social kontroll. I gallerian behövs kanske inte heller den sociala kontrollen människor emellan, eftersom miljöerna i sig är slutna, övervakade av kameror, väktare och butiksanställda, och effektivt stänger ute ovälkomna överraskningar. Man kan vara anonym och röra sig utan ett särskilt mål eller syfte, förutom att titta på varor.

Bosse Bergman skriver:

«För majoriteten besökare rör det sig om en tillfällig lättnad från såväl vardagslivets rutiner och normer som från den sociala kontroll och de förpliktelser som kännetecknar exempelvis grannskapet, skolan och arbetsplatsen» (Bergman 2003 s.197).

«Alla är insiders, känner sig genast trygga och hemmastadda, rör sig fritt och på lika villkor och kan rikta sin inlevelser mot det som legitimerat hela miljön: varu världen» (Bergman 2003 s.197).

Ganetz i sin tur skriver:

«För om det är någonting som kännetecknar, kanske inte i första hand varuhus, men köpcentrum, så är det anonymitet, möjligheten att försvinna i dessa jättelika komplex och sugas upp i folkmassan» (Ganetz i Friberg 2005 s.43).

De kommersiella verksamheternas miljöer i staden tycks alltså till stor del ha bevarat sin gamla betydelse för människor - man kan smälta in i den anonyma massan och flanera omkring utan att behöva stå till svars, det räcker med att man är en potentiell kund. Gallerior och köpcentrum tycks attrahera kvinnor i högre utsträckning än män (Friberg 2005 s.46-47), och oftast vänder sig också en majoritet av butikerna till kvinnor i första hand. Ganetz skriver:

«det är hon som är den mest synliga konsumenten: det är hon som befolkar varuhus och köpcentrum» (Ganetz i Friberg 2005 s.45).

En tänkbar anledning till att gallerior har fler kvinnliga än manliga besökare (förutom den att fler varor tycks rikta sig till kvinnor) skulle kunna vara att rummet är tryggt, upplyst, bevakat - och på samma gång «kravlöst». Som ensam kvinna i stadens offentliga miljöer får man räkna med att bli iakttagen och betraktad på ett annorlunda sätt än en ensam man. En ensam kvinna upplevs inte som ett "hot" på samma sätt som t.ex. en ensam man. En man kan däremot ses breda ut sig bekvämt över en hel parkbänk och betrakta förbipasserande utan att vara rädd för att detta ska uppmuntra till ovälkomna kontakter eller störande blickar. Kanske är sanningen den att dagens gallerior precis som för 200 år sedan fyller en funktion för kvinnor i staden, som miljöer där man kan bli «osynlig» på samma sätt som en anonym man på en parkbänk?

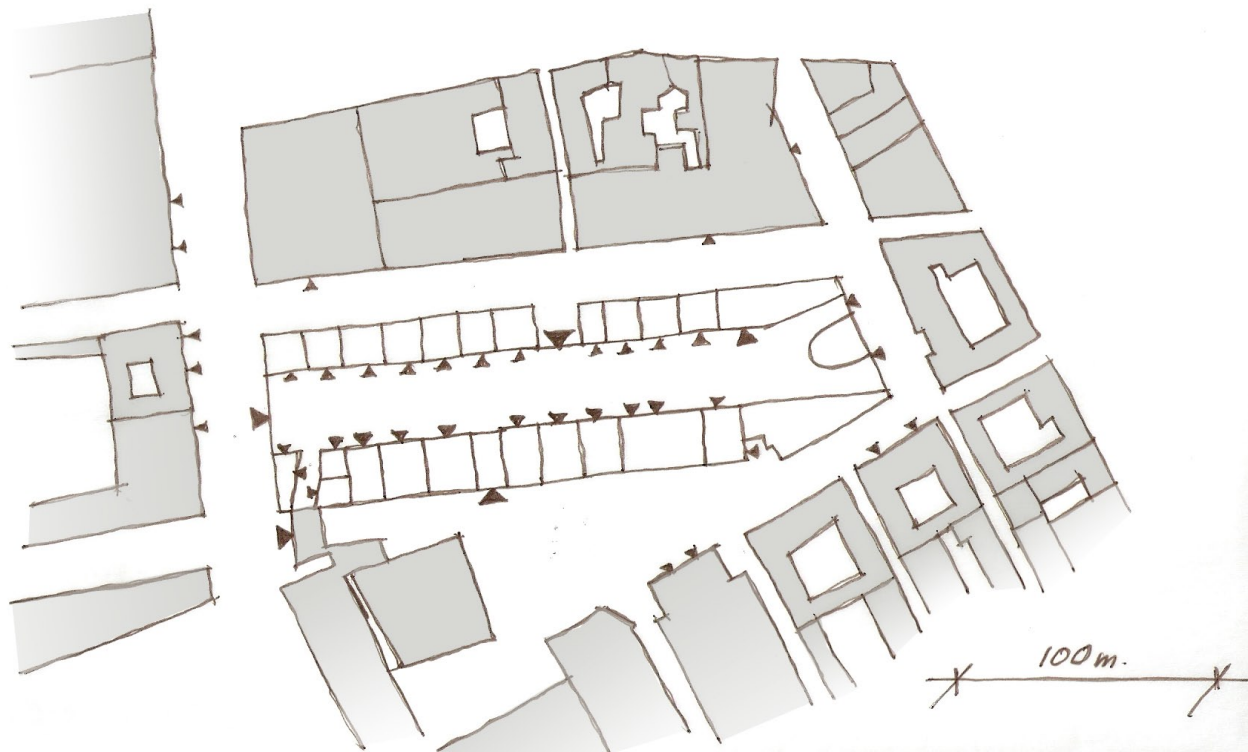
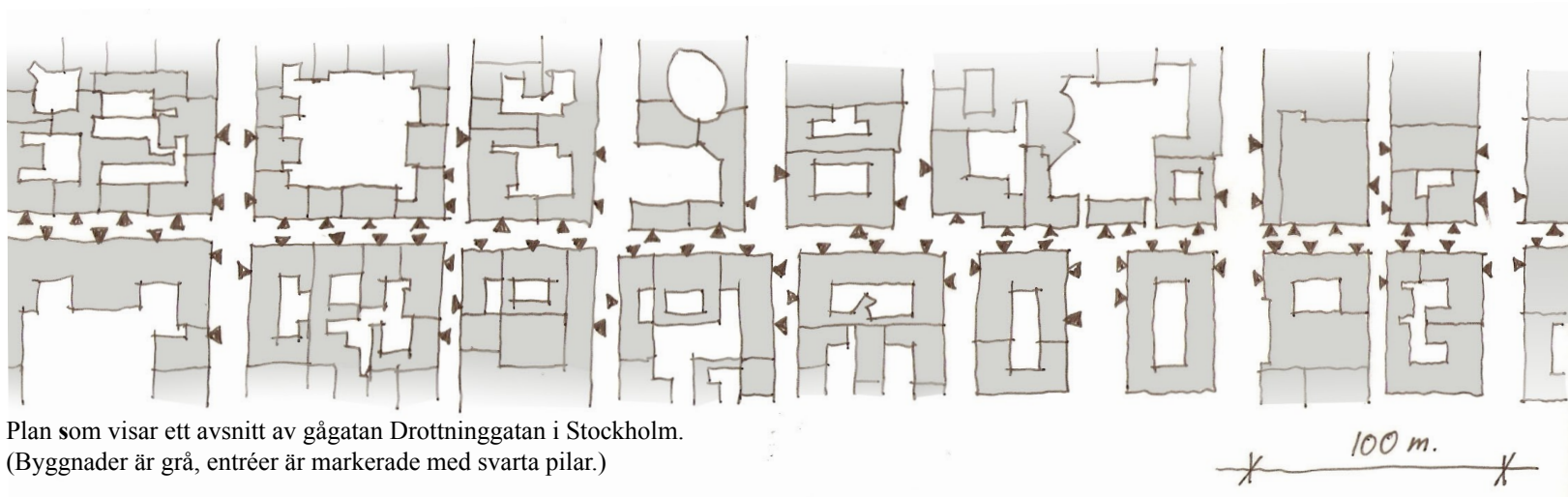


Mindre entré till Gallerian i Stockholm City, mer diskret på insidan än på utsidan.



Inne i stora Gallerian i Stockholm City.

Rumsliga principer för Drottninggatan respektive Gallerian i Stockholm, skalenlig jämförelse.



Plan föreställande Gallerian (mitten, ofärgat) i centrala Stockholm (gatuplanet - det finns 3 våningar totalt) samt närmaste omgivande byggnader (grå). Butikerna ligger fördelade längs med långsidorna med entréer mot en gemensam, långmal yta på insidan av gallerian.

Gallerians potential

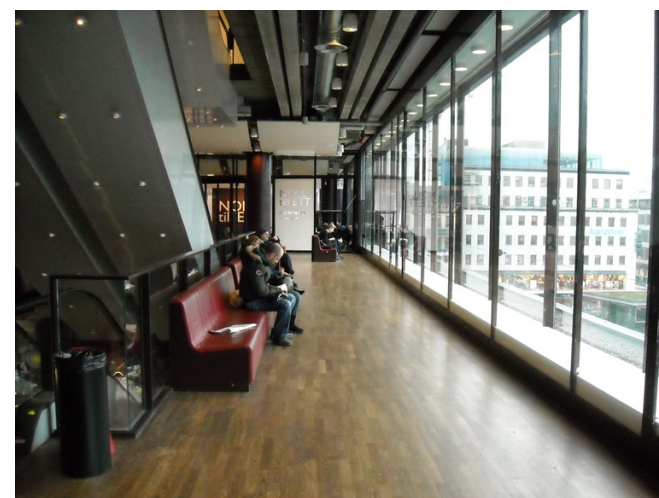
Varför måste Gallerian egentligen vara privatägd, exklusiv och utestängande när den samtidigt är en sådan viktig social miljö? Kanske ska man ta de privata galleriornas popularitet som en uppmaning att höja ambitionsnivån när det gäller kvaliteten hos de offentliga gaturummen? Varför kan vi inte skapa gemensamt ägda, offentliga inomhus/utomshusrum med samma attraktionskraft, rum som inte ställer specifika krav på de som vistas där men som ändå är attraktiva och trygga, så att stadens mötesplatser inte styrs så starkt mot privatägda miljöer? Experimentera med «hybridmiljöer» - rum som är både ute och inne på samma gång, som är flexibla och anpassningsbara till vårt extrema klimat, där vi kan skydda oss från kyla och väta ibland men öppna upp och ta till vara solen och värmen när dessa infinner sig? Där det finns en större kontakt mellan ute och inne. Stadsrum som varken är renodlat kommersiella och privatägda. De saknar inte helt kommersiella inslag, men toleransen för vilka kommersiella verksamheter som är tillåtna är högre än i den privatägda gallerian?

Ett exempel på hur en sådan kan fungera kan vara *La Galeria Umberto I*, i Neapel, Italien. Gallerian är byggd på 1800-talet och liknar en typisk "passage" fast i större format. Den är byggd i klassisk arkitektonisk stil och liknar en sorts katedral, formad som ett liggande kors, med ett enormt välvt glastak ovanpå. Byggnaden är öppen dygnet runt och här finns en blandning av privata och offentliga förvaltare. Staden har ansvaret för "gatorna", och ser till att de är städade och väl upplysta. I gengäld är gallerian en del av det offentliga stads-

rummet, den är öppen dygnet runt. Den privata ägaren ansvarar för butikslokalerna.

Redan från början planerades byggnaden för att rymma inte bara butiker och kommersiella verksamheter utan även bostäder, av vilka de flesta nu istället blivit ateljéer och kontor. Samtidigt som gallerian erbjuder skydd mot väder och vind, fungerar den som en helt offentlig miljö. Den bildar inte en barriär i staden, eftersom den ständigt är öppen, snarare en genväg och en offentlig plats med hög toleransnivå. I dokumentären om gallerian ser man t.ex. barn som spelar fotboll inne i den (*Banbrytande Arkitektur* del 5, fransk dokumentärserie i SVT Kunskapskanalen 2008-02-05).

Kulturhuset i Stockholm kan ses som en annan gränsöverskridande miljö, som sköts i offentlig regi, men ändå har rent kommersiella inslag. Det är ett inomhusrum, öppet för alla, där inga krav på konsumtion finns. Exempel på verksamheter och utbud är de populära schackborden, sittplatser med panoramautsikt, utställningar som ibland är gratis, föreläsningar, konserter, bibliotek med tillgång till internet och dagstidningar, kaféer och restauranger, bokhandel, aktiviteter för barn och ungdomar m.m. Kulturhuset är också en miljö som rent bokstavligt är relativt «öppen» mot omgivningen. Den långa fasaden som vetter mot det stora Sergels torg består mestadels av glas. Kanske vore det intressant att experimentera mer med ett sådant här offentligt inomhusrum och dess möjligheter? Kan man skapa ett offentligt inomhusrum som känns tryggt och kontrollerat på samma gång som det är avslappnat och tillåtande?



Kulturhuset i Stockholm är ett exempel på ett offentlig inomhusrum där det kommersiella inte styr hela miljön, men ändå finns med som ett naturligt inslag.



Kungens Kurvas köpcentrum utanför Stockholms stadsgräns.

Lokalcentrumet versus det externa köpcentrumet

Hillevi Ganetz hävdar att den mer nöjesbetonade konsumtionen äger rum i stadskärnan eller i spektakulära köpcentrum i utkanten av staden. Men det finns också köpcentrum i utkanten av staden som är anspråkslöst utformade. Dessa platser präglas istället av en vardagsbetonad och ”praktisk” atmosfär, och det verkar som att den vardagliga handeln för vissa grupper äger rum just i de externa köpcentrumen, där utbudet av livsmedel är större och kostar mindre än i de små snabbköpen nära bostadsområdena. Men eftersom de externa köpcentrumen förutsätter tillgång till bil och att kunden ska handla mycket på en gång kan man undra om de också bidrar till att separera olika grupper från varandra? Gunnel Forsberg kallar «de familjeorienterade köpcentra i Stockholms omgivning» för «gallerior för medelklassen» (hon kontrasterar dem mot mer exklusiva, små innerstadsgallerior och passager) och skriver att:

«Här kan man identifiera kluster av modebutiker för kvinnor utefter modeboulevarderna och kluster av teknikbutiker för män i teknikhörnor. Här är konsumtionen öppen och offentlig» (Forsberg i Friberg 2005 s.31).

Istället för att dela in olika konsumtionsmönster och

miljöer efter manliga och kvinnliga kriterier kan man också titta på hur olika människor med olika social eller kulturell bakgrund konsumerar på olika ställen och på olika sätt. Är t.ex. de externa eller halvexterna köpcentrumen framförallt en sorts vardagsmiljöer för den resursstarka majoritet av de boende i Stockholms län som består av ”välbeställda villaägare”, alltså hushåll som troligtvis har tillgång till bil och som består av flera personer. (*Livsstilar och Konsumtionsmönster i Stockholmsregionen* rapport 10:2008, Regionplane- och Trafikkontoret, s. 39)

För dessa resursstarka flerpersonshushåll med tillgång till bil är det självklart enkelt och fördelaktigt att storhandla dagligvaror i de externa köpcentrumen, där urvalet är större och där priserna ofta är bättre. Alla familjens nödvändiga inköp kan göras här, och kanske är de externa köpcentrumens popularitet ett tecken på att majoriteten av dess kunder inte tycker att de har tillräckligt med fritid, och inte vill flanera omkring länge och nöjesshoppa kläder, utan snarare få familjens inköp avklarade snabbt och effektivt, när man ändå handlar mat och hushållsvaror? Eller som en journalist uttrycker det: ”Det räcker inte att öka produktiviteten på jobbet, utan även fritiden ska skötas rationellt. Annars hinner vi inte göra allt som vi har råd med” (DN.se Schück 2008-06-23).

Förutom gruppen ”välbeställda villaägare”, finns det förstås en stor mängd hushåll som inte har tillgång till bil eller där möjligheten och/eller intresset för att ”storhandla” i externa köpcentrum är lägre. Man kan ju anta att för de som inte har möjlighet eller önskemål att besöka de externa köpcentrumen, så är det lokala centrumet en långt viktigare vardagsmiljö än för de som har bil och åker och «storhandlar» en gång i veckan.

Samtidigt tror jag att de externa köpcentrumen kan spela en viktig kompletterande roll för den icke-bilburna gruppen. Det är nämligen oftast mycket billigare att köpa en del teknisk utrustning, liksom möbler, i externa köpcentra än i mer exklusiva butiker i city, och

vid de tillfällena kan man till exempel låna en bil eller ta bussen.

Och på liknande sätt fyller kanske det lokala centrumet en kompletterande funktion för de som har bil. Dessa bor ju trots allt på en specifik fysisk plats, och behöver kanske det lokala centrumet för att göra kompletterande inköp men också som en lokal mötesplats för att träffa grannar eller känna igen folk, eftersom ”lokala möten” per definition inte äger rum i de externa köpcentrumen.

När vissa lokala små centrum i Stockholmsregionen utarmas och kanske försvinner, tycks andra istället blomstra. Ganetz talar om en mer vardagsbetonad konsumtion, som främst planeras och utförs av kvinnor, och hävdar att den ofta äger rum i anslutning till bostadsområden eller lokala små ”supermarkets”. Eftersom så många kvinnor arbetar idag, och eftersom kvinnor dominerar användandet av kollektivtrafiktransporter och dessutom fortfarande tar det största ansvaret för matinköpen (Ganetz) är det kanske så att en stor del av de här «kompletterande» inköpen i lokala centrumbildningar utförs av kvinnor på väg hem från jobbet, vilket gynnar de lokala centrum som både är knutpunkter för kollektivtrafiken och ligger nära bostäderna? De externa köpcentrumens popularitet verkar ha gett det lokala centrumet en annan roll. När vissa lokala centrum utarmas och kanske helt försvinner, tycks andra istället blomstra och växa, därför att de kompletterar de externa centrumen på ett bättre sätt.

Kanske behöver man inte oroa sig för att de externa köpcentrumen fullständigt kommer att konkurrera ut de lokala centrumen, eftersom de olika centrumen och inköpsställena fyller olika funktioner i människors liv och på många sätt kompletterar varandra. Däremot verkar de externa köpcentrumen och de konsumtionsmönster de bidrar till, göra att de lokala centrumen blir färre och att de hamnar på platser där de bättre kan konkurrera med externa köpcentrum, t.ex genom god tillgänglighet via kollektivtrafik.

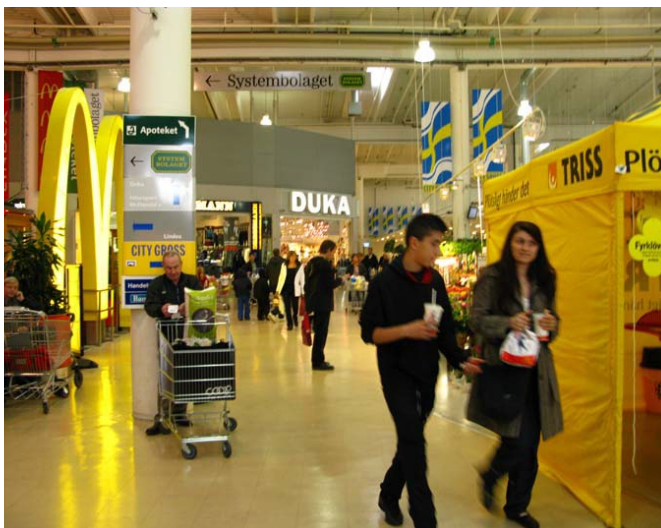


Bild från galleriabyggnad i det externa köpcentrumet Kungens Kurva i sydöstra Stockholm.

Sociala värden i det lokala centrumet och i det externa

Jag tror att det lokala centrumet fyller en viktig funktion som lokal mötesplats, oavsett om man bara använder det som ett kompletterande inköpsställe där man handlar i förbifarten eller som ett vardagligt centrum där man spenderar mer tid. Att det lokala centrumet är en viktig mötesplats för alla de som bor i dess närhet, tror jag beror på att man här kan känna igen grannar eller andra bekanta från det egna bostadsområdet och kanske få information om vad som händer lokalt. Här kan mer kontinuerliga och långvariga kontakter och bekantskaper bildas. Ett områdes karaktär och särprägel kan manifesteras i aktiviteter som involverar de boende eller genom anslagstavlor som informerar om eller speglar det lokala livet i området.

Till skillnad från de slutna gallerierna i den tätare innerstadsmiljön har externa köpcentrum kanske ofta fördelen att de består av friliggande, om än mycket storskaliga, byggnader med ett offentligt rum emellan. På så sätt skulle de kunna rymma fler möjligheter för verk-

samheterna att skapa en bra kontakt med omgivande stadslandskap och därmed bli mer livliga och varierade miljöer, där det finns en visuell kontakt mellan inne och ute och där inomhus- och utomhusmiljön berikar varandra ömsesidigt.

Något som tycks motverka denna möjlighet är dock trenden att på marknadsplatser och i handelsområden bygga flera olika ”gallerialiknande” byggnader som fungerar mer eller mindre självständigt, istället för att försöka bygga ut aktiviteter kring ett gemensamt offentligt uterum. Köpcentrumets sociala potential motverkas av att privata aktörer i områdena tillåts sträva mot en viss typ av byggnadsstil. Dessa ”gallerior” har sällan fönster och kommunicerar förstås inte lika mycket med omgivningen som butiker med entréer som vetter direkt mot en gemensam utemiljö eller ett offentligt gaturum. Istället för att röra sig i den offentliga utomhusmiljön mellan olika butiker, rör man sig mellan olika butiker inne i den privatägda galleriamiljön, och sen tar man bilen till en annan gallerialiknande byggnad och rör sig inne i den.

Detta minskar folklivet och därmed säkert attraktionen i området som helhet. Återigen flyttar mötesplatser och sociala rum in inomhus i privata miljöer, vilket tycks drabba många köpcentrumområden negativt på så sätt att detta ger utemiljön en underordnad roll och hindrar en bättre fysisk eller social koppling till omgivningen.

Det externa köpcentrumet

Det externa köpcentrumet vid infarten till staden kan sägas vara en sorts stadslandskap som vi förknippar med vissa specifika egenskaper, eftersom vi har lärt oss att det alltid är på ett visst sätt. Egentligen kanske man kan säga att det landskap som utgör själva gränzonen mellan stad och land har ökat i omfång, och att hela detta landskap har blivit en miljö som vi är vana vid ser ut på ett visst sätt, en miljö där vi förväntar oss se just externa köpcentrum. En av anledningarna till att jag intresserar mig så mycket för just det externa köpcentrumet, är att det ofta ingår i just denna »gränzson» som

varken är en klassisk stadsbyggd eller ren landsbygd, utan något annat. Kanske kommer en stor del av våra framtida städers hållbarhet och funktion att bero på utformningen av just dessa miljöer.

En annan orsak till mitt intresse för just externa köpcentrum, är att det traditionellt ofta är i städers utkant-er som utrymmet för nytänkande och förändring är som störst. Här finns både det fysiska och det mentala utrymmet för idéer och verksamheter som antingen inte har råd eller också inte är välkomna inne i den traditionella stadskärnan där fler människor och aktiviteter trängs med varandra om utrymme och uppmärksamhet. Häromdagen läste jag en notis där det stod att det trots finanskris och hot om lågkonjunktur planeras för och byggs fler köpcentra och gallerior i Stockholmsregionen. Orsaken uppgavs vara att kostnaderna betalas av stora, internationella fastighetsföretag som inte är beroende av bankernas kapital för att göra investeringar (SvD TT 2009-01-26).

Det verkar nästan absurt att dessa miljöer, som får stora konsekvenser för människors liv i staden och som desutom går rakt emot dagens teorier om den hållbara och demokratiska staden, ska kunna utformas nästan helt på de kommersiella aktörernas villkor och lämnas utanför den annars så engagerade och ganska högljudda debatten om goda stadsmiljöer.

Externa köpcentra ter sig ofta som extremt dåligt integrerade med resten av stadsstrukturen. Om man jämför exempelvis den centralt placerade gallerian med de externa köpcentrumen framstår kopplingen till olika sorters färdmedel och till naturliga rörelsestråk och attraktionspunkter i staden långt svagare. IKEA i Kungens Kurva sydväst om Stockholm ligger visserligen vid ett strategiskt och naturligt bilstråk vid Stockholms infart, men det finns egentligen inga andra rörelsemönster eller typer av färd sätt som leder till platsen. På många sätt bildar området en sorts återvändsgränd i staden. Att externa köpcentra är så starkt bilanpassade på bekostnad av andra färdmedel, gör att de blir otillgängliga för

de som inte har bil, men också att de bildar barriärer mellan omkringliggande delar i stadslandskapet. Precis som galleriorna vänder de sig inåt och skärmar av sig från omgivningen, med skillnaden att det nu inte bara handlar om en enstaka byggnad, utan istället om ett helt område som är mycket större till ytan.

De externa köpcentrumen bildar även barriärer på grund av att där finns ett så begränsat utbud. Istället för att sprida ut aktiviteter över dygnets timmar och till fullo utnyttja den tid, energi och de resurser som investerats i den bygga miljön, präglas områdena av en stark tidsdynamik som beror helt på affärernas öppettider. Eftersom den enda attraktiva funktionen med området är butiker och affärer, blir området lätt folktomt och otryggt efter stängningsdags. Ur det perspektivet framstår externa köpcentrum som extremt ohållbara utifrån energisynpunkt, liksom utifrån sociala aspekter.

Med tanke på vilken avsaknad av omsorg som präglar miljön i många externa köpcentra, kan man misstänka, att det är markägarna, företagarna, som faktiskt medvetet undviker att satsa på utemiljön i köpcentrumen. Försäljarnas mål är förstås att människor ska gå in i butikerna, och sedan stanna där så länge som möjligt. Kanske tänker de, att ju fulare och jobbigare utemiljö – desto större chans att kunderna föredrar att stanna inomhus? Utvecklingen tycks som jag redan nämnt också gå mot att externa köpcentrum består av byggnader som i sig utgör gallerialiknande miljöer, och där kunderna aldrig behöver gå ut utomhus för att ta sig mellan olika butiker, och därför heller aldrig riskerar att stöta på någon som händelsevis inte befinner sig i området för att konsumera.

Vi har vant oss vid att externa köpcentrum ser ut och fungerar på ett visst sätt, men vad är det egentligen som hindrar att uppfattningen om köpcentrumet som begrepp och stadstypologi utvidgas och nyanseras? Varför stanna vid hur det är nu och bara upprepa samma misstag om igen? Är det inte dags att ta steget vidare från 50-talets västerländska kärnfamiljsideal och för-

söka ta sig an utmaningen att skapa ”köpcentrum” som är anpassade till en framtid där det kanske saknas både olja, livsmedel och ett pålitligt klimat och där de flesta samhällen är mångkulturella och rymmer en stor variation av livsstilar? Kanske är de externa köpcentrumen i själva verket områden som har extra goda förutsättningar att förändras till väldigt bra framtida stadsmiljöer?

I filmen *The End of Suburbia – Oil Depletion and the Collapse of the American Dream*, (Greene 2004) säger författaren J H Kunstler i en intervju att bland de mer optimistiska förslagen för en anpassning av sprawllandskap till framtidens behov, finns just de om att förändra köpcentra till mer mångfunktionella och blandade stadskvarter, områden där man inte bara konsumerar utan även bor och arbetar. De typiska villaförorterna däremot, dömer han ut som hopplöst omoderna och dåligt anpassade till en oljefri framtid - han ser dem istället som framtidens slum- och fattigkvarter.

I det tidigare refererade radioreportaget *Uppköpta Köpcentra*, intervjuas Anders Almér, konsult i stadsplanering. Han menar att köpcentrumen minskar antalet jobb-tillfällen inom handeln, då de etablerade kedjorna klarar sig med allt färre anställda. Köpcentrumägarna har ofta goda kontakter med vissa väl etablerade affärskedjor, och föredrar att i första hand engagera dessa. Följden blir att lokala företagare försvinner, och att det breda utbudet minskar. Almér hävdar att Sverige är «det enda land inom Europa där arbetstillfällena inom handeln minskar». Dessutom påminner han om att köpcentrum leder till fler transporter. Han säger i radioprogrammet att:

«Vi behöver en diskussion och en dialog om hur vi ska bygga och planera våra samhällen, men de [privata köpcentrumägarna reds.anm.] ser till sina investeringar och that's it, fast det har sån enormt stor påverkan på stadsbebyggelsen när man bygger ett köpcentrum» (*Uppköpta köpcentrum*, Sven Börjesson, Sveriges Radio).



Fruängens centrum, Stockholm.

Gallerisering:

färre butiksentréer direkt mot den offentliga utemiljön, fler «baksidesfasader». Del av Kungens Kurvas kommersiella område, med tre «galleriabyggnader», (fyra om man inkluderar IKEA), där butiker och butiksentréer vänder sig inåt, och fasaderna blir fönster och dörrlösa murar (svarta pilar=entréer).



Gallerian, centrala Stockholm.

Drottninggatans gågata, centrala Stockholm.



Skalenlig jämförelse.

Det hållbara externa köpcentrumet?

Det är förstås enkelt att kritisera externa köpcentrum ur hållbarhetssynpunkt. Bilismen och masskonsumtionen ligger till grund för det externa köpcentrumets hela existens, så som externcentrum är utformade idag. Samtidigt är det också de som är mest ifrågasatta ur ett nutida hållbarhetsperspektiv. Med hållbarhet menar jag här hållbarhet i ett stort perspektiv, både med hänsyn till ekologiska förutsättningar och till sociala behov. Hållbarhet innebär för mig att på bästa tänkbara sätt försöka göra en miljö som tär så lite som möjligt på våra gemensamma resurser men som ändå kan tillgodosätta många olika behov, en miljö där det finns utrymme för utveckling och förändring, för anpassning, utan att själva grundtanken och kvaliteten går förlorad. En miljö som drar fördel av den plats där den befinner sig och samtidigt anpassar sig till den.

När jag praktiserade som landskapsarkitekt på ett arkitektkontor under några månader, deltog jag bland annat i ett projekt som handlade om att skapa ett "ekologiskt köpcentrum". Nästan direkt började jag få bekräftelse för mina misstankar att det på många sätt egentligen handlade om att skapa en bra image för själva köpcentrumets varumärke. Det var svårt att förstå hur de som väljer att investera i en plats planerad för stora mängder biltrafik och masskonsumtion egentligen kunde ha några större ekologiska ambitioner. En stor del av just "det ekologiska" handlade om "ytan". Jag minns bland annat att man talade om ett väl synligt vindkraftverk, som inte skulle kunna försörja hela området med energi utan snarare skulle tjäna som en sorts attribut eller en symbol. Lokal dagvattenhantering var man tvungen att ha, eftersom kommunen hade ställt vissa krav. Projektet handlade därför mycket om hur man på bästa sätt skulle gestalta dagvattenhanteringen på olika estetiskt och tekniskt fördelaktiga sätt så att på bästa sätt framhäva området som ekologiskt. Men i själva verket finns det många aspekter av det externa köpcentrumets princip som tycks helt oförenliga med ekologiskt eller socialt hållbarhetstänkande.



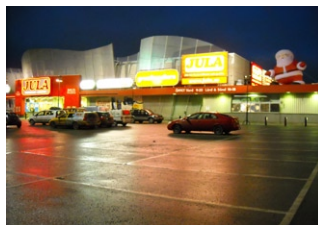
Bilpassningen gör att platsen inte är anpassad till de som vill gå eller cykla, trafiken och dess miljöer skapar barriärer och kan förstärka segregation

Kunderna och transporter av varor ökar biltrafiken (= ökade utsläpp, bidrar till växthuseffekten, förorening, försämrad folkhälsa genom minskad motion och sämre luft, bilderna skapar barriärer för människor och djur.



Stora privatägda markytor ökar risken för att kommersiella aktörer utformar stora områden helt efter vinstintressen, utan hänsyn till ekologiska, estetiska, rumsliga, funktionella eller sociala behov och hållbarhetsaspekter

Det externa köpcentrumet kan ifrågasättas ur ett hållbarhetsperspektiv...



Ensidigt med litet utbud och få funktioner, stora resurser läggs ned på ett område som inte utnyttjas och används fullt ut, som är övergivet vissa tider på dygnet trots att man lägger pengar och energi på bevakning, belysning, uppvärmning, underhåll etc.

Uppmuntran till masskonsumtion, slit-och-säng-mentalitet, överdriven förbrukning av jordens ändliga resurser.



Stora asfaltsytor eller stora takytor förändrar vattenavrinningen och det smutsiga dagvattnet renas inte innan det tas upp av marken. Här en liten byggnad framför IKEA i Kungens Kurva, där taket är väl synligt och «grönt», men när man zoomar ut inser man att det utgör en försvinnande liten del av den totala takytan i området, t.ex. IKEAs tak strax intill.



Längtan efter den "klassiska" staden

Det finns många fenomen som kan tolkas som en sorts motreaktioner på framväxten av globaliserade och storskaliga sprawllandskap. Den «klassiska» staden, t.ex., beskrivs ofta som «tät».

«Den klassiska staden, som vi tydligaste ser i våra stadskärnor, har en tät bebyggelse organiserad i kvarter med ett nät av sammanbindande gator» (Ullstad 2008 s.19).

Men var det inte så att städernas bebyggda yta också var mindre förr i tiden, och att man hade grönska och natur nära inpå, vilket kanske på sätt och vis gjorde den kompakta staden mer uthärdlig? Lantbruket och odlingen var på ett sätt mer integrerad med stadslivet. Säkert hade många stadsbor egna mindre täppor i staden där man odlade mat till hushållet. Jane Jacobs skriver:

«Vi människor är de enda varelserna i världen som bygger städer. De samhällsbyggande insekternas bon är helt annorlunda i hur de utvecklas, vad de gör och vad de har för möjligheter. På sätt och vis är även städerna naturliga ekosystem - för oss» (2004, s.18).

Det är en intressant tanke att städerna är något unikt mänskligt, liksom myrstackarna är ett naturligt resultat av myrornas egenskaper. Men kanske bortser man lite väl snabbt från det faktum att staden inte är självförsörjande och *inte* kan kopplas bort från det större landskapets kontext, lika lite som myrstacken kan det. Karin Bradley, författare till avhandlingen, *Just environments- Political Sustainable Urban Development* (KTH 2009, Institutionen för samhällsplanering och miljö) säger att idealet om den täta staden är den vita medelklassens ideal.

«Den täta stadens förespråkare säger att den ger minskat resande och möjligheter att agera lokalt. Men titta hur det är nu i Stockholms innerstad: folk åker på fritidsresor, till sommarstugor och andra fritidsaktiviteter.

Hela livet i den täta staden bygger på att man kan resa därifrån - hur många firar midsommar i Vasaparken?» (citат hämtat ur *Arkitekten* 05 2009, s.21).

Ord som "stadsmässighet", där just stenstad och täthet brukar vara typiska ingredienser, har varit populärt sedan flera år tillbaka, trots att ingen tycks kunna förklara exakt vad stadsmässigheten innebär (se Examensarbetet *Staden i ord och handling*, Johansson & Råsmark, SLU, 2006). Min uppfattning är att «den täta staden» i början av 2000-talet var ett ideal främst ur ett estetiskt och socialt perspektiv. Just nu är diskussionen om "den täta staden" aktuell igen, men den här gången med argument som bättre hållbarhet och minskade klimatförändringar. Den täta staden omnämns ofta som en stadsmiljö som ska skapa mer integration och möten mellan människor, och framhålls som motsats till de bilberoende, trafikseparerade och ensidiga "satellitstäder" som byggdes i Stockholmsregionen på 60- och 70-talen.

«Att leva utan bil är jämförelsevis enklare i den täta staden och förutsättningarna för kollektiv trafik- och värmeförsörjning ökar med tätheten. Generellt sätt ökar möjligheterna till kollektiva lösningar tack vare det stora och geografisk koncentrerade underlaget i staden» (Gullberg m fl. 2007 s. 21).

Samtidigt måste «täthet» kanske inte betyda att allting är bebyggt, utan kanske snarare att det finns en täthet eller närhet och tillgänglighet mellan olika *funktioner*, varav en kan vara grönområdena, parkerna, folkliv eller olika kommersiella tjänster och verksamheter. Landskapsarkitekt Alexander Stähle hävdar i sin avhandling *Compact Sprawl*, att den täta stadens *förutsättning* är just en väl integrerad struktur av grönska och friytor, som gör den täta staden möjlig och uthärdlig. Öppna ytor ska inte på ett generellt sätt betraktas som «gleshet» i staden. I förordet till avhandlingen skriver han: «If we consider useful open space, it would not de-

crease density, but rather increase spatial compactness.»

Den täta staden, vars utseende och uppbyggnad det fortfarande råder olika åsikter om, får stå för allting positivt och gott som vi förväntar oss av stadslivet. Idag pågår just en förtätning av Stockholms stad, men en av bieffekterna är att frityor och grönområden bebyggs utan att det verkar finnas någon övergripande plan för vilka grönområden och friytor som bör bevaras, eller hur vi ska kompensera för de gröna strukturer som försvinner. Så många olika debattörer tycks vara överens om att den täta staden i någon form är den goda staden att det till och med ledde till en artikel i facktidningen *Arkitekten*, där författarna kritiserade den totala konsensus som råder kring begreppet (Bradley, Isaksson, Orrskog, *Arkitekten*, 2008). Lena Falkheden problematiserar också begreppet ”den täta staden” i sin text *Stadsplanering för hållbar utveckling*:

«Den täta staden ger visserligen förutsättningar för ett minskat resande och för att gå till fots och cykla, men det är sällan enbart närhet som styr vårt val av arbetsplats, var vi gör våra inköp eller förlägger våra fritidsaktiviteter. Valfriheten och ett stort utbud är ofta överordnat. Dessutom kan den kompakta staden medföra långa avstånd till grönområden, vilket kan öka resandet med såväl bil som flyg, för att tillgodose behovet av rekreation och fritidsaktiviteter» (Falkheden i Wessel m fl. 2005 s.77).

Falkheden talar även om *hållbar gestaltning*, och menar att denna kan bestå i att illustrera relationen mellan natur och kultur, mellan produktion och konsumtion:

«Att gestalta länkar i stadsmiljön kan exempelvis handla om att synliggöra natur och kretslopp i vardagsmiljön genom en medveten gestaltning av grönsstrukturen och stadens gröna och blåa element liksom av system för omhändertagande av dagvatten, spillvatten och

organiskt avfall. Det kan också handla om att konkret underlätta för miljöanpassade vardagshandlingar genom att gestalta platser och rum för resurshushållning och odling, samt att planera för hög tillgänglighet och god komfort för fotgängare och cyklister» (i Wessel m. fl. 2005 s.81).

Somliga menar att de offentliga platserna i städerna kommer att spela en än viktigare roll i framtiden, när städerna förväntas öka i storlek och täthet. Färre kommer att kunna njuta av en egen täppa eller ett eget avskilt utrymme. Vi kommer att tillbringa mer tid utomhus på gemensamma platser, för att vi måste. Bristen på energi kan göra att färre har råd att resa bort i samma utsträckning som idag, och också av det skälet kommer det att behövas miljöer i staden där människor kan koppla av och koppla bort vardagen (se skriften *Beyond Oil: Shanghai*, Kungliga Konsthögskolan, Stockholm 2007). En del tror att det offentliga rummet också kommer att öka i betydelsen av mötesplats. När alltför olika kulturer, människor och livsstilar trängs ihop, behöver vi gemensamma, offentliga miljöer där människor på kan se och synas för att uppfatta och förstå tendenser i samhället (föreläsning Alexander Stähle, Stockholm 2008-10-30).

Kanske är det också så att de offentliga (och även de mer privata) mötesplatserna, de som man ofta tänker sig ska finnas i den täta staden, blir alltmer viktiga och efterfrågade därför att människor omges av ganska få offentliga platser för möten och samvaro i sin vardag? Den väg eller gata som förr tog oss till butiker, affärer, serviceinrättningar eller arbetsplatser, och som i sig utgjorde ett stadsrum, har ofta ersatts av ”mobila” rum, i form av olika transportfordon. Människor tillbringar mycket tid i det som Marc Augé klassar som en sorts ”icke-platser” – vänthallar, bussar, tåg, tunnelbana, stationer, i köer, i bilen (Augé 2005). Många tidstypiska miljöer som t.ex. köpcentrum, stormarknader, outlets, biografkomplex, simhallar, ”upplevelsecentrum” och

gallerior är ofta slutna och ganska förutsägbara, som sagt liknar de varandra världen över. Är drömmen om «den täta staden» också en längtan efter ett mer oförutsägbart stadsliv, med oväntade möten, större mångfald och variation? Ett stadsliv där våra roller, och förväntningarna på vårt agerande, inte är lika strikt förutbestämda, och där vi kan känna oss friare? Som jag redan skrivit verkar en stor del av den frihet som förr begränsades av en social kontroll, nu istället begränsas av det faktum att vi ofta befinner oss i stadsmiljöer där vårt beteende är styrt på andra sätt- t.ex. genom att vi

Den klassiska staden - för evigt likadan?

New Urbanism är en arkitekturströmning som kan ses som en motreaktion till det moderna stadslandskapet, eftersom man förespråkar medeltidsstadens formspråk med sitt slingriga gatunät, sin täthet och sina gångavstånd, men i boken *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa* (Wessel m fl. 2005) varnar författarna för att det finns en fara i att se vissa ”historiska strukturer” som ”evigt goda och ’naturliga” (s.15).

Även Kevin Robins menar i sin text *Tradition and Translation: National Culture in Its Global Culture*, att New Urbanismstilen egentligen vittnar om en längtan till en äldre samhällsordning. Det är visserligen positivt att man försöker stärka lokala särdrag, istället för att bidra till större likformighet och utsuddandet av specificitet och lokala kulturer. Men Robins menar också att man ska akta sig för att ”idealiserar det lokala”, som ändå alltid har och kommer att förändras, men nu gör det i förhållande till en global identitet snarare än som förr, i förhållande till en nationell identitet (Robins i McDowell 1997).

Fenomen som den brittiske prins Charles stadsbyggnadssprojekt *Poundbury* (som brukar ses som ett exempel på just New Urbanismstilen) är enligt Robins tecken

på att man söker sig tillbaka till fysiska representationer av det som anses vara den egna nationella och historiska identiteten. Samtidigt så tenderar man att ignorera att samhället faktiskt har förändrats. Istället för att anpassas till dagens livsstilar och nationella identitet, vill upphovsmakarna ofta, medvetet eller omedvetet, återskapa en äldre identitet, som egentligen inte längre finns kvar, men som säkerligen säljer väl eftersom bilderna talar till vår känsla för det trygga, genuina och «gammeldagsa». Då byggs istället en »fryst» form av hur man tycker att stadslivet och samhället borde se ut. I Storbritannien, som Robins använder sig av som exempel, har den nationella identiteten förändrats i takt med att människor från landets forna kolonier har immigrerat och blivit en del av samhället och självbild- en. Detta avspeglas inte i New Urbanismmiljöerna, som istället härrör från ett äldre samhälle med strikt social ordning, stora klasskillnader och ofta en tydlig åtskillnad mellan män och kvinnor och olika etniska grupper. Att det finns en främlingsfientlig dimension i preferenser för olika stads- eller byggnadsideal hävdas även av Irene Molina i texten *Miljonprogrammet och förortens rasifiering* (Molina i Wessel m fl. 2005) där hon skriver:

«Och kanske är denna småstadsromantik också en längtan till det genuint svenska, till det Sverige som inte hade gått igenom invandring och som slapp närvaron av »den andre» mitt ibland oss?» (s.113).

Man kan förstås drömma om en invand »idealbild» av ett Bullerbysomrigt Sverige utan att vara rasist. Men faktum är ju att den klassiska bilden av den röda stugan med vita knutar sällan inbegriper svenskar som bott i Sverige kortare tid eller som har annan kultur och religion än majoriteten. Människor som ses som annorlunda än majoriteten, som både är en del av samhället och betraktar det utifrån, har visserligen funnits här hela tiden. Sam-erna som ju funnits här längst tid av alla, eller romer

och judar. Kännetecknande för dessa grupper är dock att deras existens länge och i vissa fall fortfarande, varit starkt kopplad till reglering och begränsningar som har med plats att göra. Samerna har undan för undan trängts bort från fjällvidderna och ses numera som ett sorts undantag förknippade med ett landskap och en livsstil de flesta svenskar inte har någon djupare relation till. Ses samer verkligen som «riktiga svenskar»? Judar accepterades inflyttningstillstånd i Sverige bara fr.o.m. 1782, och tilläts under en lång tid bara vara bosatta i tre och småningom fyra särskilt utpekade städer (Larsson, 2000). Romerna karaktäriserades av att de ständigt flyttade omkring och slog upp tillfälliga läger i städernas utkanter. Det ligger visserligen i den romska kulturen, men kan det också någonstans bero på att man aldrig välkomnat dem inne i själva staden eller låtit dem stanna någon längre tid på ett och samma ställe? Människor som kommer som flyktingar eller invandrade till Sverige idag, hamnar ofta automatiskt just på speciella platser. Irene Molina skriver:

«Även om fenomenet 'gated communities' är ytterst ovanligt i svenskt bostadsmarknadssammanhang, finns det i Sverige ett subtilt system av uppdelning och differentiering i rummet, utan direkt synliga grindar» (s.109).

Så bilden av en tät, småskalig och mer klassisk stad, är den också en bild av det «etniskt svenska» och av det svenska liv som anses vara normen? Det beror förstås på vilken bild av «tät stad» man har inom sig. Den täta staden beskrivs samtidigt som en stad av mångfald, variation och möten, så i bilden av den ryms kanske både en längtan efter det idealiserade, etniskt svenska och en längtan efter mer kontakt och möten med människor med varierande bakgrund eller livsstil.

Nuförtiden har kanske kopplingen mellan småstadsromantik och «etniska svenskar» luckrats upp något,

men den fullkomliga rumsliga integreringen känns fortfarande avlägsen (kanske är den en utopi?) då exempelvis bilden av miljonprogramsförorten fortfarande är starkt kopplad till en diffus och generell bild av «invandrare». Den «traditionella» arkitekturen är kanske inte heller den som egentligen är mest tidsenlig eller bäst anpassad till hur vi lever idag. New Urbanismbyar tycks trots sitt traditionella och genomtänkta utseende inte särskilt väl anpassade till någon ekologiskt hållbar vision, tvärtom verkar byarnas struktur ofta bygga på att man bevarar den moderna livsstilen som t.ex. bilberoendet. I en artikel i *Dagens Industri* intervjuas Simon Conibear apropå Poundbury och man skriver:

»Det är han som ansvarar för bygget av Poundbury, som ligger utanför staden Dorchester i Dorset i södra England» (Di.se Hammarström 2006-12-30).

Det framgår alltså att området har lagts *utanför* den redan existerande stadsstrukturen, och mycket riktigt ser man på fotografier att byn tycks ligga som en egen liten enklav mitt i det lantliga landskapet. Även om man strävat efter minskat bilberoende och mer variation *inom* själva området, tycks byarna ofta hamna lite för sig själva, som isolerade enheter utanför andra samhällen, och följdaktligen bygga på att en stor del av invånarna har tillgång till bil.

Det finns många exempel på stadsbyggnad eller bostadsområden som strävar mot en mer »gammaldags» eller »autentisk» arkitektur. Jakriborg utanför Lund tycks stilmässigt försöka efterlikna en sorts dansk eller sydsvensk »Hansastad». Samtidigt uppfattar jag även det området som ett sorts »globaliserat» landskap, en kopia av någonting som redan finns någon annanstans. Jakriborg är ett relativt litet område som ligger i anslutning till spårbunden trafik, vilket ändå innebär en förutsättning för att det inte ska bli ett avskilt bostadsområde för privilegierade människor. Det ligger också i en trakt

där dess byggnadsstil har en historisk förankring. Ett mer skruvat exempel är den nya staden Luodian utanför Shanghai i Kina, där företaget Sweco inspirerades av historiska byggnadsmiljöer i staden Sigtuna när man ritade husen. Här finns också Lake Meilan, sjön som har fått sitt namn efter Mälaren. Detta projekt bildar en märklig blandning av konserverande New Urbanismideal och superglobaliserat landskap.



Bilden ovan visar hur landskapet tycks lämnas därhän utanför den zon där byn ligger och hur byn följdaktligen fungerar som en isolerad enklav.

(Bild *Poundbury Village Stores, Dorchester*, tagen av signaturen *MarilynJane*: www.flickr.com 2009-02-24.)

Reflektion - slutsatser och val av studieobjekt

För att koppla samman detta arbets första reflekterande del med den plats (Kungens Kurvas köpcentrum) som jag i arbetets andra del har valt att titta närmare på, resonerar jag i denna text kring slutsatser och val av studieobjekt.

Kungens Kurvas relevans som platsstudie

Kungens Kurvas köpcentrum är ett tydligt exempel på hur en plats vuxit fram just utifrån vissa förutsättningar (motorvägen, infarten till huvudstaden, det kommersiella begäret) men där man snabbt kan konstatera att nästan alla andra platsspecifika egenskaper ignorerats. Då motorvägsläget är idealiskt utifrån försäljarnas perspektiv, har detta i sin tur lett till att hela området utormats i enlighet med företagets och kundernas önskemål. De människor som kommer hit som kunder i sina bilar, har dock oftast inte en vardaglig och nära relation till platsen och dess sammanhang, ändå är det just dessa människors behov och intressen som har styrt miljöns utformning.

Som landskapsarkitekt hittar man ofta näring åt ett projekt genom att inspirera sig av platsens specifika kontext, det som kanske kan kallas «platsens själ». Landskapets biologiska, fysiska och klimatomständiga förutsättningar, platsens historia och sammanhang - det är just detta som bidrar med näring till idéer, som sätter ramarna, utgör möjligheterna och utmaningarna och styr gestaltningen.

När det gäller rent kommersiellt styrda miljöer, där Kungens Kurvaområdet enligt min uppfattning utgör ett bra exempel, tycks tillvägagångssättet i utformningen av miljöer vara raka motsatsen till landskapsarkitektens metoder. Några få kriterier och önskemål får bilda förutsättning för projektet och styra hela miljöns logik - oavsett platsens lokala kontext. Detta angreppssätt tycks i de flesta fall leda till en sorts «utarmning» av landskap och miljöer - dessa blir allt mer snarlika och allt mer fattiga på lokala tekniska lösningar och uttryck.

Därmed hänger de även dåligt ihop med sin omgivning, både fysiskt och mentalt. Det som gör att ett standardiserat landskap ändå rymmer en potential är ju att även en sådan plats är en lokal miljö som påverkar och påverkas av sin specifika situation. Därför är det förstås en extra intressant utmaning för den som arbetar med landskapsarkitektens metoder, att ta sig an just ett sådant anonymt och standardiserat landskap.

Eftersom Kungens Kurva alltså enligt min uppfattning på ett mycket tydligt sätt är en plats där globala/kommersiella krafter har fått råda över miljöns utformning, och där ett regionalt/globalt perspektiv alltså dominerar områdets utveckling på bekostnad av de lokala intressena, är det ett mycket väl lämpat studieobjekt i förhållande till de litteraturstudier jag gjort. Att kommersiella miljöer skapar barriärer verkar klart, men *på vilket sätt* yttrar de sig egentligen på en specifikt utvald plats? Genom att titta på Kungens Kurvas köpcentrumområde går det att se mer specifikt utifrån ett särskilt exempel, hur en kommersiellt skapad miljö fungerar som en del av stadslandskapet.

Vad är intressant att studera i ett kommersiellt landskap?

Många av dem som jag har citerat i denna uppsats, talar om tillgänglighet och om vikten av att olika områden och platser interagerar med varandra. Deras texter pekar på att det är när stadens fysiska struktur och dess olika miljöer, människor, verksamheter och aktiviteter är tätt sammanflätade med varandra på olika nivåer, som man uppnår de mest dynamiska och intressanta städerna. De flesta tycks mena, att fysisk integration och hög tillgänglighet mellan olika stadsdelar, inte *bara* gör det lättare att ta sig från punkt A till punkt B, utan också medför många andra positiva effekter för staden och dess invånare. I själva verket tycks fysisk tillgänglighet utgöra förutsättningen för en massa olika processer som får stor betydelse för stadslivets karaktär.

Med space-syntax analyser har företaget Spacescape konstaterat att gator som är mer välintegrerade med

andra gator i stadsnätet är platser där fler människor naturligt passerar, och därmed blir gator som är mer populära för företag att etablera sig på, vilket i sin tur gör dem ännu mer attraktiva att besöka...

Men å andra sidan tycks kommersiellt skapade miljöer ofta ge upphov till *barriärer* av olika slag. Anonymitet - en skapar en mental barriär, standardiseringen både fysiska och mentala barriärer då platsen inte är anpassad till sitt sammanhang. När folklivet flyttar in i privatägda lokaler uppstår en «barriär» mellan människor som konsumerar och de som inte gör det, och bilanpassning skapar också fysiska barriärer i landskapet. *Att titta på hur Kungens Kurvas köpcentrum interagerar med sin omgivning rent bör därför vara av avgörande betydelse för att förstå hur området fungerar som en del av Stockholmsregionen. Hur tillgängligt är området för människor? Vari består de fysiska och mentala barriärerna i miljön?*

Jane Jacobs berättar i sin bok om amerikanska storstäder om de positiva effekter som uppstår i lägen där många människor naturligt passerar i staden, den sociala kontrollen ökar och miljön blir tryggare och får mindre skadegörelse och brott, enligt Jacobs. Hon talar mycket om den traditionella stadsgatan med många entréer och fönster som en dynamisk och trygg miljö. Jane Jacobs skriver även att städer med stor variation och en stor mångfald av många små verksamheter och företag, är mer robusta och anpassningsbara vid förändringar i samhället, vilket talar för att t.ex. externa köpcentrum skulle gynnas av en större blandning av små och stora företagare. Hon hävdar att variation och mångfald utgör en fördel när en stad måste anpassa sig till oförutsedda förändringar, och att man i stadsbyggnad måste skapa förutsättningar för detta. Också när man läser om den populära «täta» staden, kan man ana att det ibland handlar om en längtan efter mer oförutsägbarhet i stadsbilden - mer mångfald helt enkelt. *Att studera hur utemiljöerna förhåller sig till byggnaderna och deras fasader verkar därför relevant i Kungens Kurvaområdet. Att skapa sig en uppfattning av mång-*

falden och den funktionella och visuella variationen i området kan kanske avslöja hur dynamiskt och uthålligt området är.

Marc Augé i sin tur talar om *icke-platser* som enligt honom karaktäriseras av att vi människor inte vistas på dem någon längre tid, platser vi inte skapar djupare relationer till. *Finns det några sådana platser i Kungens Kurva och i sådana fall varför?*

Edith Rouxs bilder visar att just en sådan sak som den typiska, lokala växtligheten, ljuset och landskapets karaktär kan vara det som ger en plats unik identitet - i en situation där globala kommersiella intressen strävar efter att standardisera och sudda ut skillnader. *Vad är unikt i Kungens Kurvas landskap och miljö? Finns det några specifika karaktärer att ta tillvara och utveckla för att stärka områdets visuella identitet?*

Richard Ingersoll skriver om värdet i att vackra och trevliga stadsrum inte enbart finns till för stadens konsumenter, utan att stadens människor faktiskt har ett egenvärde i sig oavsett om de är potentiella köpare eller ej. *Vilka värden och kvalitéer finns i Kungens Kurvas miljö för de som inte är där i egenskap av kunder eller konsumenter?*

Kanske kan man inte nog uppskatta hur viktig stadsmiljön är för att få människor att ses och mötas. Det är ju trots allt det de flesta behöver - att bli sedda och bekräftade, att känna gemenskap och trygghet med andra. Det är lätt att föreställa sig att det är just ur behovet av eller önskan om kontakt med andra människor, som en dynamisk stad kan börja ta form. Behovet av att genom andra tillgodogöra sig kunskap och idéer, känslor, eller varför inte varor av olika slag. Somliga har påpekat att det offentliga rummet är extra viktigt i ett globaliserat och mångkulturellt samhälle, därför att man i ett offentligt rum kan se andra och få förståelse för dem. *Hur kan människor i Kungens Kurva se och synas? Vilken typ av socialt stadsrum utgör området? Kan man identifiera sociala värden att ta tillvara och utveckla?*

Sammanfattning: Kommersiella krafters problematiska effekter på stadsliv och landskap

Folklivet flyttar in

Miljöerna skapar genom sitt folkliv nya viktiga rum i staden, men det är rum som existerar på kommersiella villkor och som utestänger vissa aktiviteter, människor eller verksamheter.

Skarpare gräns mellan privat/offentligt

När man skiljer privata och offentliga miljöer från varandra och minskar interaktionen dem emellan, minskar man också dynamiken i staden och stadslivet. Med en hårdare uppdelning, separerar man också olika människor från varandra.

Kreativ destruktion

Miljöerna riskerar att bli instabila, att ständigt rivas upp och förändras, då den kommersiella konkurrensen kräver förnyelse. Det blir svårt för människor att skaffa sig en varaktig och långsiktig relation till miljöerna och svårt att bedriva en långsiktigt hållbar planering.

Ekologiskt ohållbart - slöseri med mark- och naturresurser

Det är ekologiskt/energimässigt ohållbart att investera i byggda miljöer som står oanvända men ändå upplysta stora delar av dygnet, samt ökar behovet av transporter, och är monofunktionella.

Sprawl

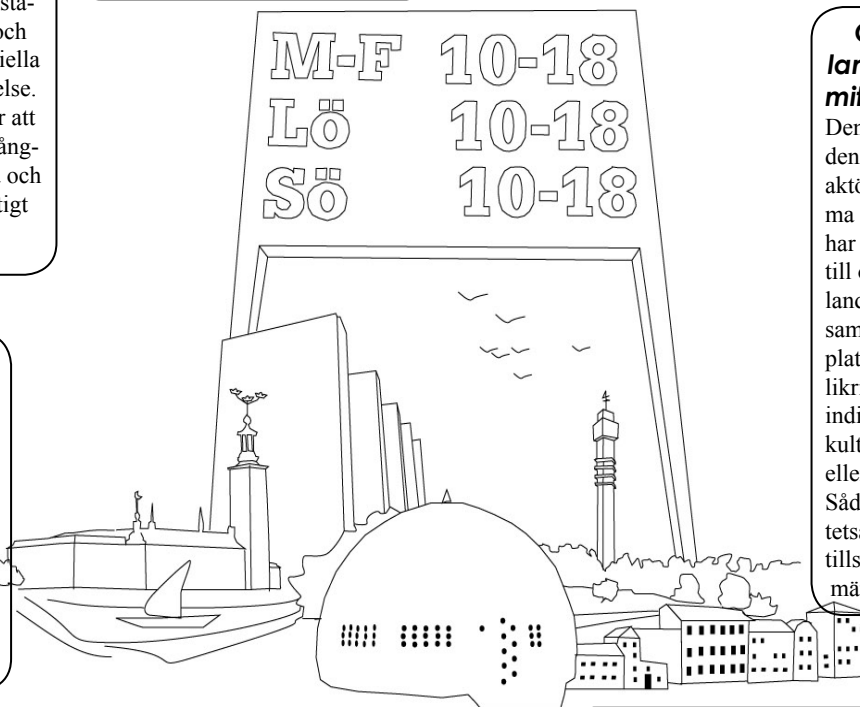
Konsumtionsmönster och kommersiella drivkrafter bidrar till utvecklingen av sprawllandskap, med alla de negativa konsekvenser som det i sin tur medför (ökade transporter och resursanvändning, segregation, förlust av fertil jordbruksmark e.t.c.)

Lokal barriär

Köpcentrum som bygger på biltillgänglighet, saknar ofta lokal anknytning. Eftersom man vill dra till sig många kunder, så är tillgängligheten i större skala viktigare än den i lokal skala.

Globaliserade landskap, anonymitet, icke-platser

Den globala marknadens kommersiella aktörer, använder samma koncept överallt. De har ingen egen relation till olika platser eller landskap, och använder samma metod på olika platser. Resultatet blir likriktade miljöer utan individuella särdrag, kulturella skillnader eller egen identitet. Sådana miljöer blir intetsägande, tråkiga och tillslut utan mening för människor.



«Dessa landskap är vardagslandskap för människor som bor och arbetar där och kanske en av vår tids mest utmärkande kulturlandskap».

(Ingrid Sarlöv-Herlin i Reiter 2004, s.16)



Del 2. Platsstudie Kungens Kurva

1: Bakgrund och introduktion 2: Analys 3: Idéskiss 4: Avslutande reflektion

1: Bakgrund och introduktion

Beskrivning av området

Kungens Kurva är ett timglasformat område, som mäter ungefär två kilometer i väst-östlig led och cirka en kilometer i nord-sydlig riktning. Det befinner sig cirka 10 kilometer från Stockholm city. I norr begränsas området av E4/E20. Längs med E4:an går också kommungränsen mellan Stockholms Stad och *Huddinge kommun*, vilken Kungens Kurva tillhör. E4:an fungerar som en livgivande artär som pumpar in «blodet» (de bilburna kunderna) i områdets hjärta. I stort sett samtliga verksamheter och byggnader ligger på så sätt i landskapet att de alltid ansluter direkt till en parkering i markplan-et, som i sin tur hänger samman med en bilväg, vilken i sin tur leder mot E4:an.

I söder och väster, på andra sidan Kungens Kurvaleden, gränsar området till *Gömmarskogens naturreservat*, ett område med högt belägen barrskog samt en del våtmarker, som är populärt delvis p.g.a. att här finns en badsjö. Öster om Kungens Kurva på andra sidan Smistavägen ligger *Segeltorp*, ett bostadsområde med både äldre och nyare villabebyggelse. I nordväst ligger kommundelen *Vårby Gård*, vilken mestadels består av flerfamiljshus byggda under 60- och 70-talet (tunnelbanestationen invigdes 1972). Vårby kan sägas vara fysiskt avskuren från Kungens Kurva och resten av Huddinge kommun genom E4:an (sånär som på en liten gångbro) och hänger egentligen främst hänger ihop med dessa områden via bilvägar och busslinjer. Nordöst om Kungens Kurva ligger Regiondelscentrumet *Skärholmen Centrum*. Här finns bostäder, olika serviceinrättningar och dessutom ett stort inomhuscentrum, som nyligen rustats upp (2008). I *Regional Utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen-RUFS*, pekas Skärholmen och Kungens Kurva tillsammans ut som en framtida *delregional kärna för handel*.

Kungens Kurvaområdets lägst belägna delar ligger österut, där de flesta kommersiella aktiviteterna också finns, och sedan sluttar marken successivt uppåt i västlig riktning, för att då och då sänka och höja sig oregel-

bundet. Framförallt sluttar marken nedåt mot E4:an, och höjer sig söderut där Gömmarskogens naturreservat ligger. Gömmarskogens naturreservat är väl synligt eftersom det ligger högt i terrängen och eftersom det främst består av granskog som höjer sig över bebyggelsen på flera ställen. Kungens Kurva är svårt att överblicka, dels på grund av storskaligheten, men också på grund av nivåskillnaderna och att man får en känsla av att byggnad lagts till byggnad utan någon övergripande tanke. Vissa delar, främst i väster, präglas av stora företagsbyggnader med slutna fasader, få synliga människor och verksamheter, och verkar nästan «öde». Här och var finns relativt stora och täta skogspartier i området. Den fragmenterade och uppbrutna miljön bidrar till svårigheten att tolka var området börjar och slutar.

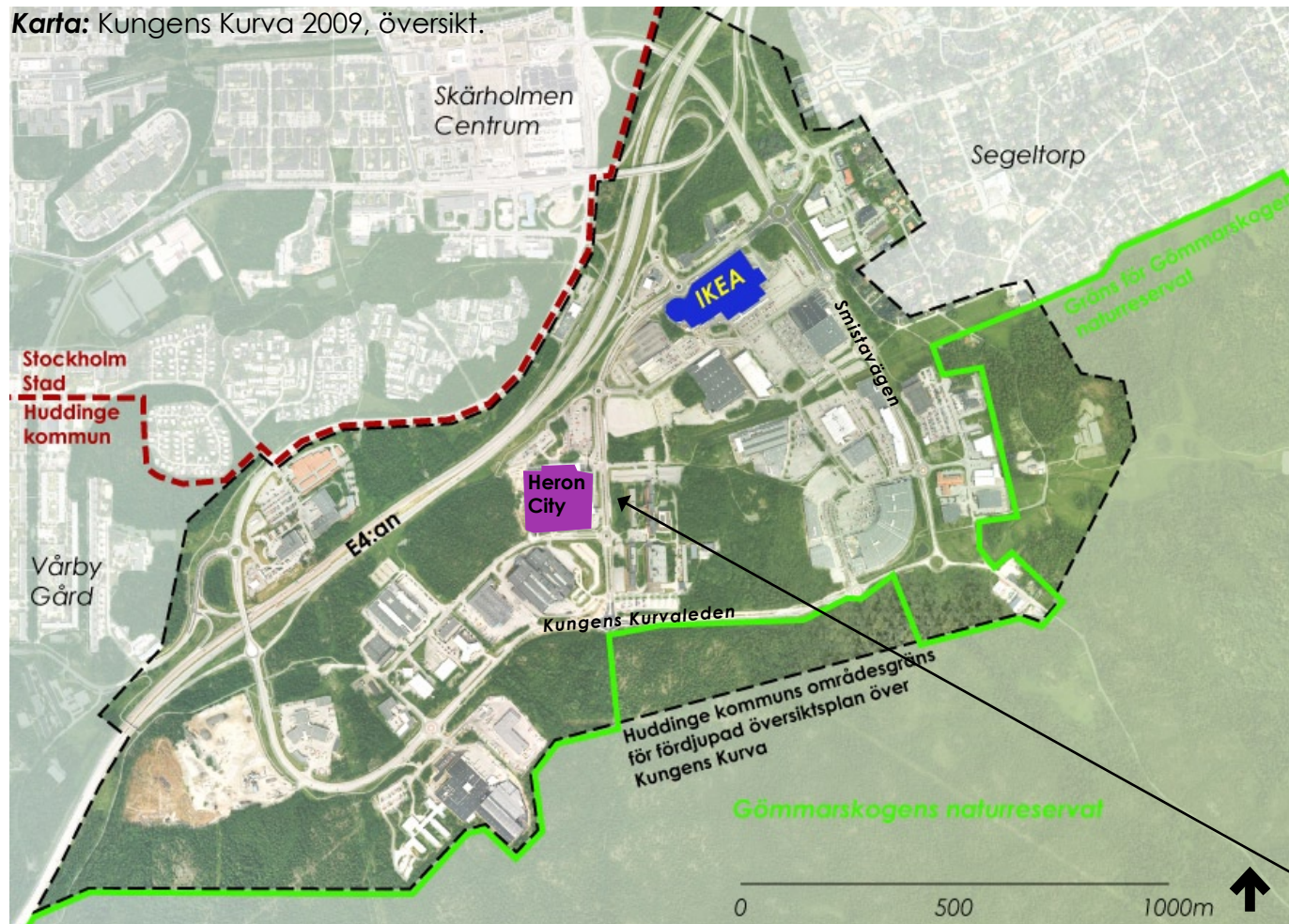
I områdets östra/norra del finns de flesta kommersiella lokalerna, oftast lådliknande byggnader med tydliga fram- och baksidor och stora parkeringar framför. I Kungens Kurvas östra ände finns även några mindre «utstickande» områden som ofta har en mer småskalig karaktär. Från handelscentrumet i öster, passerar man västerut genom en diffus övergångszon bestående av skog, ruduratmark och en av stängsel omgiven stor industritomt med ett byggnadskomplex i. När man passerat detta «mittenområde» som består av många barriärer, fysiska och visuella, kommer man till de mer lugna kontors- och industridelarna i väster. I den här västra delen av Kungens Kurva är husen företagsbyggnader med stängda fasader eller stängsel kring gårdarna och skyltning av mer diskret karaktär. Det är svårt att se vad som pågår inne i dem. Byggnaderna ligger på avstånd från bil-, gång- och cykelvägar, med slutna fasader utan fönster i marknivå och med anonyma entréer.

De skarpa avgränsningarna mot omgivningen, i form av E4/E20 och det svårtillgängliga Gömmarens naturreservat, gör att området därinnanför blir en sorts sammanhängande miljö, även om man kan säga att Kungens

Kurva egentligen utgörs av flera delområden med skiftande karaktär och innehåll. Att referera till olika byggnader och deras innehåll är det lättaste sättet för en nykomling att hitta i området. Utemiljön är så storskalig och saknar information i form av mindre landmärken att lägga på minnet, det är mer informativt att säga «ta till vänster vid City Gross» än att beskriva själva miljön.

Vägnätet följer områdets ytterkanter och här och var korsar det området på tvären. Grönska förekommer dels som planterade alléträd och välklippa gräsytor av varierande kvalitet i de centrala delarna, dels i form av vildväxande ruderatmarker som ibland har våta partier, dels i form av äldre ekdungar, samt som större skogspartier. De senare förekommer som «fläckar» i landskapet, ofta på höjder i terrängen, och mer eller mindre avskilda från omgivningen. Dessutom är naturreservatets skogsrand ständigt närvarande som en mörkgrön frans i söder. Öarna av skog hjälper i viss mån till att skapa rumslighet och minska skalan, då de delar in Kungens Kurva i mindre enheter och i viss mån avskärmar mot E4:an. Men de gröna öarna blockerar också sikten och då man ogärna går in i dem bildar de hinder och skapar otrygghet när det är mörkt. Ekdungarna däremot fungerar avskärmande mot trafiken, utan att skymma sikten helt, och bidrar även till att ge området en särprägel och en identitet. De visuella förbindelserna med omgivningen är överlag dåliga, men en plats där man har god överblick är en punkt i mitten av området, bakom Heron City, där man befinner sig mycket högt i terrängen och tydligt ser Skärholmen Centrum. Härifrån får man en helhetskänsla för landskapet. Den fysiska kopplingen till Skärholmen är däremot inte lika god. Landskapet runt kommungränsen består av stora motorvägsvävar med gröna obrukbara fält emellan, en ytkrävande miljö som skapar en verklig barriär, fysisk och mental. Det som jag upplever tydligast på platsen, är en fragmenterad storskalighet, och hur liten jag själv och de andra människorna på platsen framstår i förhållande till denna.

Karta: Kungens Kurva 2009, översikt.



Schema:

fördelning av verksamheter i Kungens

Industrier, service,
tjänster, kontor

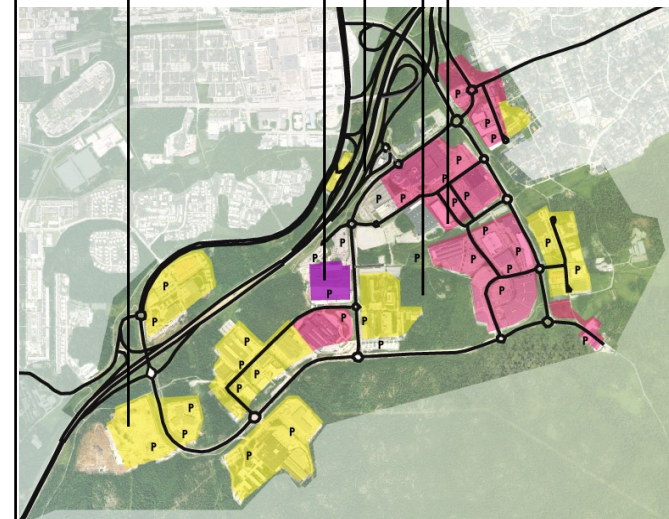
Skog

Bilvägar

Upplevelser,
underhållning

Detaljhandel,
shopping

P= parkering



Plats med ovanligt god sikt mot Skärholmen,
Dialoggatan bredvid Heron City.

Kungens Kurva i sektioner

Neoplan, Motorpark
Buss och Lastbilsverk-
stad AB, Stockholms
Fordonstekniska
gymnasium

bilväg

Scania

Bygg och Anläggning
Jan Helm AB, Stock-
holms Juristbyrå m.fl.

bilväg

IT Hantverkarna, Matronic,
JASS Elektriska AB, MTK
Maskin & Teknikkonsulterna
AB, Mörby Restaurang,
Scientologikyrkan, Stalands
möbler



Vy A-B

Motorvägslandskap
kring E4:an

Scandic Hotel
Kungens Kurva

bilväg

IKEA

bilväg

ICA kvantum

bilväg

Toys 'r' us



Vy C-D

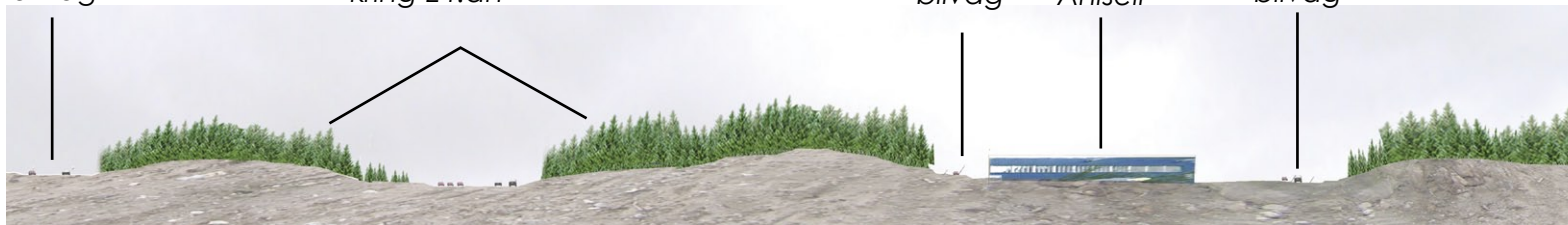
Motorvägslandskap
kring E4:an

bilväg

bilväg

Ahlsell

bilväg

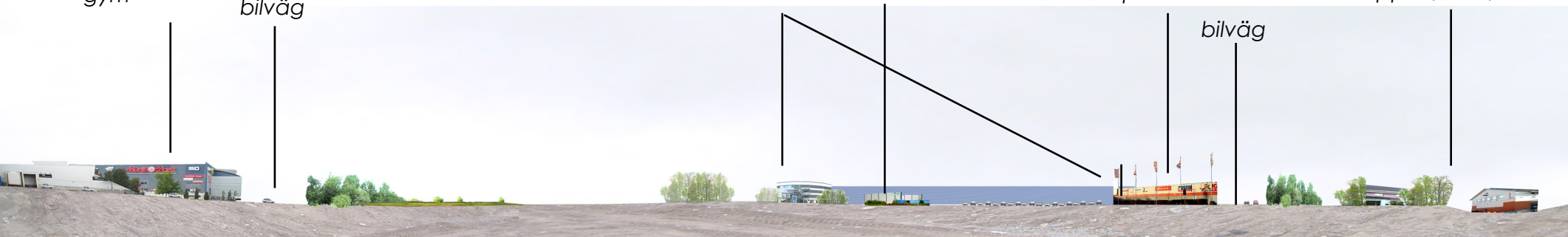


Vy E-F

Heron City

SF Bio, Media Markt
Team Sportia, Willys
Barnbutiken, Bang
& Olufsen, Mio, SATS
gym

bilväg



IKEA

Elgiganten
Micro bildelar

ICA Kvantum
Jula Postorder
Expert m.fl.

bilväg

Babyland, Stockholms
Zoo Varuhus AB, Par-
kettbutiken, India
Dream Restaurang,
Swedbank, Kungens
Kurvas sjukgymnastik,
Lots Security AB, Läder-
lappen, SIBA, m.fl...

0

100

500m

SOVA, FolkPool, Rusta
Expert Stormarknad,
Amerikana Fast Food,
Hööks Hästsport, Marbodal,
Sportex, Restaurang Melini,
The Phone House m.fl.

City Gross, System-
bolaget, Apoteket,
B-young, Duka m.fl.



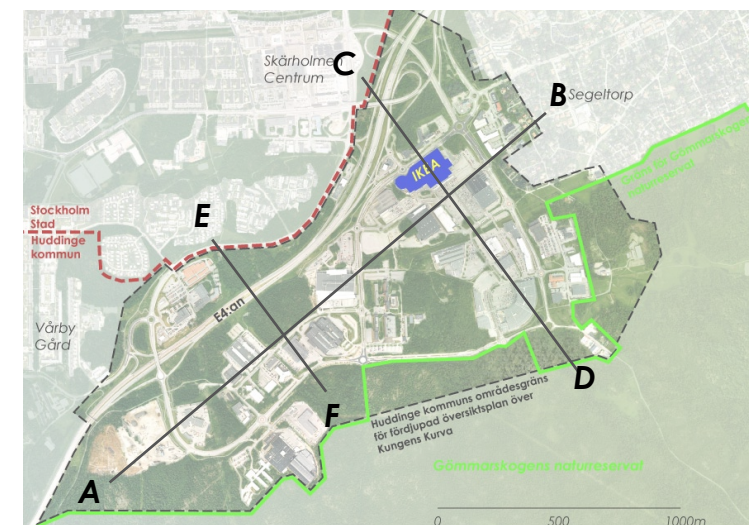
bilväg

Kvarteret Vinkeln
Inomhuscentrum

bilväg

skog

Sammanfattningsvis kan man säga att olika funktioner i området är utspridda med relativt långa avstånd sinsemellan, ofta separerade av grönområden med skog. Bilen blir därför ett naturligt redskap för att ta sig fram i området.



Historik & framväxt

Namnet *Kungens Kurva* kommer från en händelse som ägde rum här den 27 september 1946. Dåvarande kung Gustav V:s bil ”på återfärd från en jakt i Norrköpings-trakten”, körde av okänd anledning av dåvarande Gamla Södertäljevägen och ner i ett dike fyllt av vatten. Händelsen fick stor medial uppmärksamhet:

”Måhända medverkade att Gamla Södertäljevägen var okänt farlig för trafiken, men så blev den också några år därefter ersatt av stockholmstraktens första längre motorväg”. (Citaten är hämtade ur serien *Huddinges Historia*, band 1 och band 8, Huddinge kommun, upplagor från 1981 respektive 1988).

Den «nya motorvägen» är förstås dagens E4-väg, själva livsnerven i Kungens Kurvas köpcentrum. Vid entrén till ICA Kvantum i Kungens Kurva sitter idag ett jättelikt fotografi som visar hur den kungliga bilen har kört av vägen, och ett citat där Gustav V säger ”Tänk att en gång få komma i diket”. Historien bakom namnets tillkomst har bidragit till områdets identitet och till dess starka varumärke. Det strategiska läget identifierades redan på 60-talet av IKEA som då köpte mark av Huddinge kommun för att anlägga sitt första varuhus här. De var de första exploatörerna och man kan förstå varför företaget valde just denna plats. Varuhuset ligger verkligen rakt i siktlinjen när man kommer körande på E4:an, och syns tydligt redan flera hundra meter tidigare. Men hela historien bakom IKEA:s läge är mer komplicerad än så.

I Anna Micro Vikstrands avhandling *Strävan efter ett ordnat samhälle – Stadsplanering i Huddinge 1900-1960* (2005) kan man läsa sig till att framväxten av Kungens Kurva, samt angränsande Skärholmen och Vårby Gård, föregicks av en rad mer eller mindre informella överenskommelser mellan olika politiker och tjänstemän i de två angränsande kommunerna Stockholm och Huddinge. Hon skriver att Stockholm vid 1960-talets början var i stort behov av byggbar mark,

då man hade 100 000 bostadssökande, och att staden var angelägen att skaffa sig mark från de omgivande kommunerna:

«Eliasson och Stockholms finansborgarråd Hjalmar Mehr (s) och storstockholmsborgarråd Joakim Grape (s) gjorde 1961 i hemlighet upp om att Stockholm skulle inkorporera de delar av Vårby som senare kom att kallas Skärholmen. [...] Som kompensation för den ändrade gränsdragningen mellan de två kommunerna fick Huddinge köpa mark som Stockholm ägde i Huddinge till ett mycket fördelaktigt pris. Denna mark gränsade till det inkorporerade området och skulle enligt överenskommelsen med Stockholms stad användas till rekreation för de boende i Skärholmen. Åke Norén [kommunalkamrer i Huddinge reds.anm] sålde dock delar av marken med god förtjänst till IKEA redan innan affären med Stockholm var slutförd. Denna försäljning kom att lägga grunden till det stora affärsområde som har växt upp i Kungens Kurva» (Vikstrand 2005 s.31-32).

Området som från början skulle ha utgjort rekreationsområde för Skärholmsborna, har istället bebyggts successivt sedan 1961. Huddinge kommun beskriver utvecklingen så här: «Under 70-talet planlades området som ett kontors- och industriområde. Det stora intresset under 1980-talet för etablering av framförallt kontorsverksamheter resulterade i nya detaljplaner och även vissa utbyggnader.»/.../»Under mitten av 1990-talet ökade efterfrågan på etablering av handel inom Kungens Kurvaområdet kraftigt och i januari 1998 godkände kommunfullmäktige *Program med riktlinjer för Kung-ens Kurva arbetsområde* (Huddinge kommun, Tjänste-utlåtande Dnr 07/67.312).

Nu & Då

Genom kunskap om hur ett landskap var organiserat förr kan man lättare förstå landskapet och dess förutsättningar och få förståelse för hur det ser ut idag. Man kan se områdets «landskapliga potential» med nya ögon genom att lära av hur andra människor har använt sig

av miljön, och man kan inspireras av och ta ställning till hur landskapet var organiserat förr, då det ju av naturliga skäl anpassades till människans skala, till den existerande topografin och till de naturliga förutsättningarna. På den karta som upprättades i samband med Laga Skiftet i Vårby 1908, kan man se hur Kungens Kurva tedde sig för 100 år sedan. Det framgår att landskapet förr dominerades av skog respektive odlingsmark som åker och äng. Produktionslandskapet låg i de flackare delarna i öster - samma delar som idag lämpar sig så väl för vidsträckta parkeringar och billiga envåningshus och där den mesta av konsumtionen äger rum. Antagandet att de idag karaktäristiska ekdungarna i Kungens Kurvas östra delar har legat där i åtminstone 100 år tycks stämma, flera av dem går att matcha mot dungar på den äldre kartan.

Det är intressant att ekdungarna fortfarande har en självklar plats i landskapet, trots att det är så förändrat till innehållet. Traditionellt bildas åkerholmar på stenig mark som inte går att plöja; idag fungerar de som avgränsande och förskönande element vilka ger landskapet en särskild prägel och en historisk anknytning. En annan rest från förr är *Ryttarhalsvägen/Kolartorpsvägen*, den idag enda direkta kopplingen för gående och cyklister mellan Kungens Kurva och Huddinge Centrum, som redan då troligen var en viktig väg genom det mörka och bergiga område som idag utgör *Gömmarskogens Naturresevat*.

Segeltorp, öster om Kungens Kurva, samt Vårby Gård i nordväst, tycks alltid har varit åtskiljda av skogsklädda höjder, men däremot förenade genom en naturlig dalgång norr om Kungens Kurva där vattnet rann vidare ner mot Mälaren i väster, via det som idag utgör Skärholmens Centrum. Landskapet hade en helt annan rumslighet, med öppna delar där terrängen var platt, och där bergsknallar och höjder var skogsklädda. Skärholmen och E4:an har kommit att bryta denna naturanpassade koppling i landskapet eftersom de ligger precis där den sammanhängande dalgången tidigare fanns, men uppmuntrar till förflyttningar i andra riktningar.



Skärholmen
(2009)

Gamla Södertäljevägens
sträckning österut är densamma.

Segeltorp
(2009)

Åkerholmar och
hagmark på kartan
från 1909 går att
matcha mot flera av
de ekdungar som
existerar än idag.

IKEA

Här växer det
fortfarande
skog.

Just den del
som förr var produktions-
landskap med åker och äng,
är idag «konsumtionsland-
skap» där de flesta butiker i
Kungens Kurva ligger. Det
finns fortfarande ett dike i
öst-västlig riktning på samma
plats som förr.

Här växer det
ännu skog, och
skogsranden har
samma form i norr
som för 100 år
sedan.

Ryttarhalsvägen/
Kolartorpsvägen
existerar fort-
farande bitvis,
liksom en del av
jordbrukslands-
kapet och torpen
intill den.

Vårby Gård
(2009)

Huddinge kommuns områdesgräns för för-
djupad översiktsplan över Kungens Kurva 2007.

Karta: Produktionslandskap blir konsumtionslandskap - En jämförelse
av landskapet 1908 och 2009 baserade på Karta över Laga Skifte i
Huddinge, (s.1-2, Akt 01-Hud-103, Lantmäteriet Gävle)

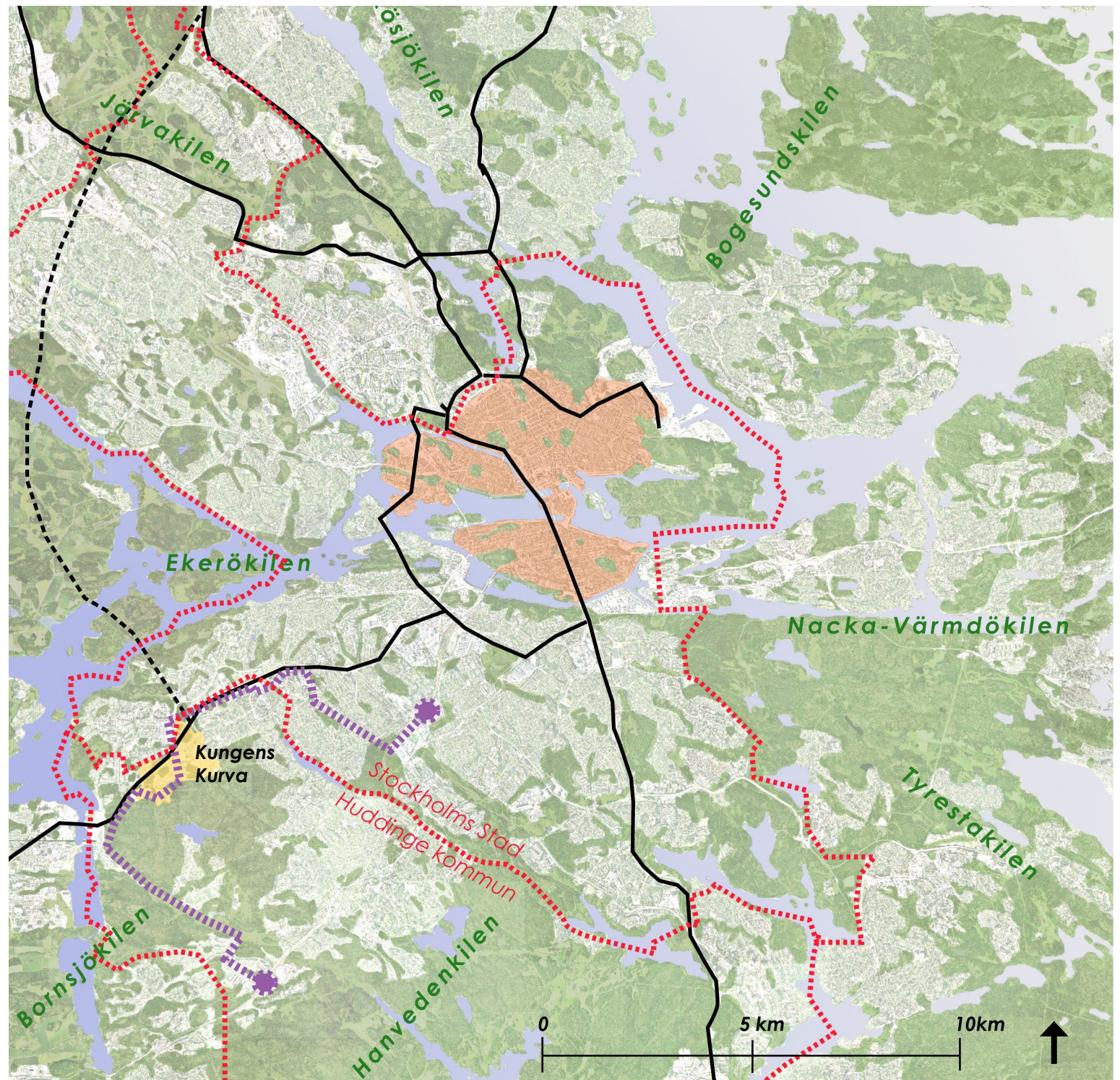
0

500

1000m



Karta: Kungens Kurvas läge i förhållande till Stockholmsregionen



Situationen idag



Den första skymten av den gula IKEA-skylden, och av Kungens Kurva, när man kommer söderifrån på E4:an. Det är motorvägen som skapar platsens logik och håller den vid liv.

Kungens Kurva i Huddinge kommun ligger på en mycket strategisk plats i Stockholmsregionen, sett ur bilisternas perspektiv. På intilliggande E4an färdas i snitt 90 000 bilar per dygn (*Tjänsteutlåtande FÖP Kungens Kurva*, Diariennr 07/67.312, Huddinge kommun) och i och med att motorvägen svänger mjukt just här så syns världens största IKEA-varuhus mycket väl. När IKEA byggdes 1965 fanns det i stort sett inga andra företagsverksamheter i området. Idag omnämns Kungens Kurva ofta som «Nordens största handelsområde», och omsättningen av handeln uppgick 2003 till 4700 miljoner kronor (källa: Wikipedia.com 2009-06-06). Här finns en uppsjö av av verksamheter, dock inga bostäder, vilket präglar miljön.

Man kan ta sig till Kungens Kurva med flera olika bussar men de 5000 parkeringsplatsernas prioritet i utemiljön (nästan alla ligger i markplanet) vittnar om att det främst är till de bilburna kunderna verksamheterna vänder sig. Enligt Gunilla Sundström, exploateringsansvarig för området vid Huddinge kommun, kommer 75% av besökarna norrifrån (intervju 2008-09-25).

Idag har Kungens Kurva tillsammans med Skärholmen Centrum pekats ut som en framtida delregional kärna för handel i *RUFS 2001*. Detta har satt stort fokus på området. Arbetet med en fördjupad översiktsplan för området pågår i Huddinge kommun, och dessutom pågår arbetet med den nya Regionalplanen för Stockholmsregionen, *RUFS 2010*. Men kan en vision om en regional kärna också fånga in den lokala skalan, dess förutsättningar och behov?

Precis som reklamkarnorna menar är det ett område som ”präglas av stora investeringar och etableringar” (Arena Huddinge). En del av förändringarna sker på initiativ av kommunen eller regionens satsningar (*Förbifart Stockholm* som ska förbinda södra Stockholm med bland annat Arlanda, *Spårväg Syd* som innebär en snabbspårväg som förbinder Älvsjö med Flemingsberg via Fruängen, Skärholmen och Kungens Kurva). Andra förändringar i landskapet sker på privata aktörers initiativ; man ser att hus rivs, tillbyggnader sker, nya lokaler och parkeringsplatser uppförs, ledningar dras om... Det är ibland svårt att skilja fakta från intentioner när man läser om området. Är det verkligen ”ett av Stockholms mest intressanta områden för investeringar i boende och företagande”, eller vill man att det ska framstå som det? (Citat hämtat ur *Kungens Kurva Skärholmen. Handelsområdet i södra Stockholm*, publicerad av *Arena Huddinge*, ett ”marknadsföringsbolag ägt av näringslivet och Huddinge kommun”).

Ett undantag från det gängse utbudet av handel är *Heron City*, som profilerat sig mot «upplevelsekonsumtion». Visserligen innehåller Heron City fler traditionella butiker än man först räknade med, men här finns restauranger/kaféer, ett träningscenter, en inomhusgolfbana, bowlingbanor och ett spelcenter, liksom den kanske allra största attraktionen - en av Sveriges största SF-biografer. Heron City gör att människor vistas i området även när de vanliga butikerna är stängda. Heron City verkar också ha blivit en viktig mötesplats för ung-

domar, inte bara från intilliggande områden utan även från en del andra delar av Huddinge kommun (telefon-samtal med Eylem Delem, ordförande i Demokratiforum Vårby, 2009-02-11). Att Heron City kan attrahera ungdomar som kommer ända bortifrån Flemingsberg, är kanske snarare ett tecken på vilken brist på högkvalitativa och spännande platser det finns för ungdomar, än ett tecken på att ungdomarna älskar att testa nya ”upplevelser”. Upplevelserna i Heron City är ju inte heller gratis. Kanske är det också ett tecken på att läget är väl valt utifrån just denna grupps närhet, tillgängligheten med buss är hög. Och kanske är det en «fördel» att Heron City inte ligger nära ungdomarnas bostadsområden utan befinner sig på en mer anonym och oförutsägbart plats, långt ifrån social kontroll?

I Skärholmens stadsdel bor ungefär 8000 personer. Drygt 20 000 människor bor totalt i de angränsande områdena Vårby och Segeltorp. Ambitionerna att försöka skapa ett område med hög kvalitet tycks ambitiösa, både från privat och offentligt håll och idén om bostäder verkar vara såpass stark att man verkar beredd att flytta på gränsen för Gömmarens naturreservat upp till 200 meter. Men stora delar av marken i Kungens Kurva ägs av privata aktörer. Kommunen själv beskriver situationen väl:

«Huvuddelen av marken i Kungens Kurva är privatägd. Huddinge kommun äger, förutom gatumark i området, obebyggd mark söder om Kungens Kurvaleden och på bägge sidor om E4/E20 samt ett område norr om Kungens Kurvaleden. Stockholms stad äger obebyggd mark i Kungens Kurvas sydvästra del. Vägverket, som är huvudman för E4/E20 äger också ett större markområde kring vägen i områdets norra del.» (Tjänsteutlåtande, Kommunstyrelsens förvaltning, Huddinge kommun, diariennr. 07/67.312, 2007-02-16).

Visioner om den delregionala kärnan

Just nu pågår ett arbete med att ta fram en fördjupad översiktsplan för området i Huddinge kommun. De handlingar som finns tillgängliga idag uttrycker sig på en mer övergripande nivå, vilket kan göra att olika dokument väcker olika sorters associationer om hur området kommer att gestalta sig i framtiden. Jag kommer här att diskutera de olika visionerna om vad för sorts miljö Kungens Kurva ska vara i framtiden.

RUFS nämner, på grund av sin översiktliga prägel, nästan aldrig rent konkret hur den fysiska miljön ska gestaltas, *hur* man ska uppnå de mål man har om Stockholm som en tät variationsrik stad med offentliga mötesplatser och grönska (RUFS 2001 s.49). Jag har redan kritiserat tendensen att ha handel och kommersiella aktiviteter som enskild utgångspunkt för att skapa en dynamisk och levande stadsmiljö, istället för en utgångspunkt där målet är att försöka skapa en dynamisk och levande stadsmiljö med handel och shopping som ett av många inslag. I fallet Skärholmen - Kungens Kurva, är denna utgångspunkt kanske tydligare och «ärligare» än i många andra sammanhang, här är det uttalade och officiella målet verkligen att förstärka områdets status som handelsplats - området är ju i regionplanen utsedd som en delregional kärna för handel.

Mot bakgrunden att begreppen *stad* och *stadsliv* enligt min mening ofta, kanske allt oftare, förknippas med handel, kommersiella aktiviteter och shopping, är det intressant att se, hur målet om en regional kärna för handel påverkar synen på områdets utveckling i stort. Finns det här, liksom på så många andra platser, en risk att man automatiskt förknippar handeln och shoppingen med en god stadsmiljö, och därför «glömmer» eller inte uppmärksammar vissa aspekter? Eller finns det tvärtom en strategi för hur denna handel ska kunna kombineras med en levande stadsdel som har ett stort utbud av upplevelser och en utemiljö av hög klass? Tidigare citerade Schonning-Sorensen skriver just apropå Kungens Kurva-Skärholmen:

«Där finns en underförstådd ambition att handelscentrat i sig skall fungera som en mötesplats» (Nylund 2007 s.196).

Det är i *RUFS - Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen*, som man pekar ut Kungens Kurva - Skärholmen som ett viktigt område med hög potential, en delregional kärna för handel. När det gäller de delregionala och regionala kärnorna generellt, skriver man bland annat att de har:

«förutsättningar att få ökade kvaliteter i form av stadsliv och stadsmässighet. I dessa områden bör estetiska och arkitektoniska värden få hög prioritet» (s.49).

Vidare står det att man bör utveckla kvaliteter som »måttlig skala, täthet, tillgänglighet, variation, utbud av handel och kultur, offentliga rum för möten samt grönska» (s.50). I den inledande *Sammanfattningen*, under rubriken *Bebyggelsestruktur* skriver man att det är viktig att staden blir tätare och att staden ska vara som en »europaisk traditionell stad». Man skriver att Stockholmsregionens bebyggda miljö ska «ge skönhetsupplevelser och trevnad och ha ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur» (s.7).

Man skriver att «kärnorna har i viss utsträckning också utvecklat olika profiler. Skärholmen-Kungens Kurva har t.ex. en inriktning på storskalig handel» (s.47-48).

I *Översiktsplan 2000* för Huddinge kommun, definieras Kungens Kurva som ett av kommunens »särskilda utvecklingsområden», och man skriver att: »Kungens Kurva är ett regionalt utvecklingsområde för handel och arbetsplatser.» Under rubriken *Handel och närservice* skriver man:

«Handel med skrymmande varor. Denna typ av handel, dvs. vitvaror, byggmaterial, bilförsäljning, TV radio m.m., inriktar sig mot stora volymer som kräver

biltransporter och stora ytor för sin etablering. Denna typ av handel kan därför lokaliseras i externa biltrafikorienterade lägen. Området behöver inte ha en kollektivtrafikförsörjning även om det är en fördel».

Inställningen verkar till viss del ha ändrats idag, nio år senare, när klimatförändringarna har blivit något alla talar om. När jag träffade Gunilla Sundström, exploateringsingenjör på Huddinge kommun, betonade hon vikten av att förbättra kollektivtrafiken till Kungens Kurva. I övrigt står det bland annat om kopplingen Kungens Kurva – Vårby att:

«Den långsiktiga ambitionen med området Kungens Kurva och Vårby Gård är att skapa naturliga förbindelselänkar dem emellan. Att försöka laga och överbrygga såren i stadslandskapet som skiljer de olika områdena åt.»

Sedan 2000 verkar det inte ha hänt så mycket på *det* området, för den fysiska kopplingen mellan Vårby och Kungens Kurva är fortfarande bristfällig. I den fördjupade översiktsplanen, verkar inte bron som förbinder Vårby och Kungens Kurva finnas med, den ligger precis utanför områdesgränsen. (Efter att detta skrevs tog jag kontakt med kommunen och frågade om detta fortfarande gällde och fick då veta att områdesgränsen nu flyttats så att bron mellan Vårby och Kungens Kurva inkluderats.) I *Vision 2030* (ett dokument som utformades av Stockholms Stads politiker 2008) kan man läsa att

«Kungens Kurva-Skärholmen kommer att bli en sammanhållen regional kärna vid E4/E20 genom ett samarbete mellan staden och Huddinge kommun. Nordens största handelsområde förstärks som ett framtida alternativ till city» (s.18).

Här betonas alltså området som ett alternativ till Stockholm City, men den inställningen är enligt min mening

inte helt oproblematisht. Det verkar ibland som man tänker sig att det faktum att området är ett stort handelsområde skulle räcka för att skapa ett område som utgör ett alternativ till citykärnan. Men om man på allvar vill skapa ett alternativ till det utbud som finns i Stockholms innerstad, krävs troligtvis mer än handel och shopping av olika slag. Hur ska man kombinera den storskaliga volymhandeln med RUFs' övriga mål om karaktären på bebyggelsen i Stockholmsregionen? I en annan skrift från Regionplane- och Trafikkontoret i Stockholms Läns Landsting, med titeln *Livsstilar och konsumtionsmönster i Stockholmsregionen - ett regionalt utvecklingsperspektiv* (rapport 10:2008) beskrivs hur specifikt utbudet i citykärnan är, och vilka höga krav som människor med typiska urbana livsstilar ställer:

«Konsumtion kan i det här fallet inte enbart likställas med prylar, det handlar i ännu högre grad om upplevelsekonsumtion som teaterbesök, restaurangbesök och liknande. En stor del av storstadens attraktionskraft ligger i dess stora och varierade utbud av konsumtionstjänster som kultur, nöjen och shopping. Attraktionskraften ligger framför allt i utbudets bredd och variation i sig, snarare än i tillgången på den ena eller den andra specifika typen av upplevelse» (s.7.)

«Både internationell och svensk forskning visar också att storstadsbor värderar tillgången på exempelvis teatrar, restauranger och biografier i mycket högre grad än invånare på andra orter» (s.8).

Vidare står det i rapportens inledande sammanfattning:

«Ett av målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen är att avlasta den centrala stadskärnan genom att utveckla regionala stadskärnor. Den här rapporten visar att det är en utmaning som kan kräva andra verktyg än de som vanligtvis ingår i regionplanerarens verktygslåda. Det krävs stora satsningar på konsumtion, kultur och kommunikationer för att

skapa det breda utbud som lockar den urbana invånaren. Om attraktionskraften inte blir tillräckligt hög riskerar resultatet istället att bli konsumtionsmiljöer utan bärkraft» (s.10).

I *Strategiskt Program för utvecklingen av Kungens Kurva-Skärholmen från mars 2004* skriver man: «Arbetsplatser, butiker och bostäder kompletterar varandra. Den goda miljön kompletterat med närheten till service och arbetsplatser har gjort boendet i området mycket attraktivt» (s.3).

Det är visserligen attraktivt att bo i Segeltorp, och Skärholmen, men varför tar man inte bostadsområdet Vårby och de drygt 9000 människor som bor där i beaktande? Vårby är snarare en av kommunens mer eftersatta delar, med hög arbetslöshet och en ganska fattig utemiljö i de bebyggda delarna. De poetiskt fina formuleringarna i översiktsplanen om att «överbrygga såren i stadslandskapet» mellan Vårby och Kungens Kurva har försvunnit. Vidare står det i det *Strategiska Programmet* att:

«Kungens Kurva-Skärholmen är idag ett regionalt centrum framförallt för handel» (s.3).

«Jämfört med det ursprungliga möbelvaruhuset liknar IKEA efter sin ombyggnad snarare ett inomhuscentrum. I de södra delarna av handelsområdet i Kungens Kurva utvecklas fastigheterna från att vara stora externa köplador till att bli butiksgallerior. Heron Citys etablering på Kungens Kurvasidan är också ett nytt inslag i det tidigare «externa» handelsområdet. Strategin bör gå ut på att bejaka dessa signaler och fortsätta utveckla handeln i området» (s.8).

Man diskuterar inte hur utvecklingen av handeln kan styras på bästa möjliga sätt för att skapa en god stadsmiljö, utan verkar automatiskt se utvecklingen av handel och andra verksamheter som positiva, oavsett

vilken fysisk form de har. Bebyggelsens form, och dennas betydelse för stadsmiljön, tas inte upp, trots att de stora inomhuscentrumen skapar uppenbara problem i stadslandskapet, bland annat som barriärer.

Det är märkligt att diskussionen om de stora byggnaderna inte tas upp, eftersom det poängteras i både det *Strategiska Programmet* och i *RUFs* att man vill sträva mot stadsmiljöer som är täta, varierade i sitt innehåll och där det finns goda mötesplatser. I det *Strategiska Programmet* står det att man tänker sig att Kungens Kurva ska utvecklas mer mot att likna Skärholmen Centrum i framtiden. Men på vilket sätt galleria- eller inomhuscentrumtenden i Kungens Kurva skulle kunna bidra till att området blir mer likt Skärholmen Centrum diskuteras inte, trots att områdena har helt olika förutsättningar både vad beträffar «morfologin» och innehållet. I Skärholmen finns t.ex. både bostäder, skolor, dagis och en tunnelbanestation.

Kanske beror det på de starka privata aktörerna, och att man från den offentliga planeringens sida inte tror sig kunna påverka dessa när det gäller byggnadernas utformning? Men bebyggelsens form har ju enorm betydelse för hur hela stadsdelen kommer att upplevas. Skärholmen Centrum består visserligen av ett stort inomhuscentrum, men dynamiken och den lokala prägeln finns till stor del runt det stora offentliga torget, där tunnelbanan ligger och där också mindre butiker och verksamheter ryms. Det är också ett stadsrum som erbjuder överblick och fungerar som en länk mellan olika områden. Här finns också en varierad torghandel som är populär, och som speglar områdets mångkulturella identitet. Det *Strategiska Programmet* från 2004 är stundom oklart och vagt i sina formuleringar, för att i andra stycken vara förvånansvärt precist och detaljerat. På ett ställe står det skrivet i entusiastisk ton, men utan någon ledtråd om vad målet med denna jämförelse mellan «post-modern» och «traditionell» «kultur» är: «Den post-moderna kulturen har andra behov än den

traditionella, genom att vara gränsöverskridande, blandad och mångkulturell till sin natur. Medan den traditionellt moderna konsten har byggt specifika rum, som bara duger för det definierade ändamålet, finns framförallt i ungdomskulturen en självklar öppenhet för att nyttja andra resurser, som gatan, gymnastiksalen, krogen eller gräset. Det gäller att skapa utrymmen som inte begränsar kulturen» (s.10).

Men vilken «kultur» som åsyftas, och på vilket sätt «ungdomskulturen» (har alla ungdomar samma kultur?) utnyttjar exempelvis gymnastiksalen är inte riktigt klart, inte heller hur man verkligen ska bära sig åt för att «skapa utrymmen som inte begränsar kulturen». Kultur som begrepp är ju oerhört omfattande, och kan egentligen handla om allt och inget. Diskussionen om kultur är inte heller så intressant, enligt min mening, om den inte kopplas till stadsrummet och hur människor använder detta. Man skriver att man vill skapa «utrymmen som inte begränsar kulturen», men den meningen betyder inte så mycket om man inte preciserar vilken sorts kultur, som utövas av vem och i vilket syfte - och vad detta har med Kungens Kurva att göra. Det enda som framgår tydligt, är att det finns en idé om monumentalskulpturer:

«Vi vill skapa en kraftfull bild av områdets särprägel gestaltad i monumentalskulpturer. I en vanlig storstadsmiljö förekommer pauser i form av mindre torgbildningar eller liknande som blir lämpliga platser för placering av mindre skulpturala verk. Några sådana intima rum förekommer knappast i områdets mycket vildsinta visuella miljö» (s.10).

Argumentet att det inte förekommer torgbildningar eller intima platser i denna vildsinta miljö, borde kanske snarare tjäna som inspiration till att försöka skapa sådana platser, istället för förstärka den storskaliga känslan? Eller också borde diskussionen handla om hur den mänskliga skalan kan samsas med den stora. Vilket typ av stadsrum och «utrymmen» krävs för och skapas av monumentalskulpturer? Vems kultur uttrycker man då, och vilken «särprägel» har man valt att betona? Vilka

andra kulturella uttrycksformer vill man skapa utrymmen för? Den «ungdomskultur» som man skriver om, kan snarast ses som en «nerifrån-och-upp-rörelse». Hur ska man föra in ett lokalt perspektiv som formar platsen just «underifrån» och inte från toppen? Idén om att skapa en «monumental skulpturpark» är kanske inte förkastlig, t.o.m. spännande, men det är sorgligt att den ska ställas mot, t.om. ersätta, skapandet av mer traditionella platsbildningar i mänskliga skala, och den har definitivt drag av «ovanifrånperspektiv».

I *Projektplan 2008-2010* (Huddinge kommun) verkar fokuset på handel delvis ha minskats. Istället står det:

«Kungens Kurva-området utvecklas, tillsammans med Skärholmen, till en stark regional servicepunkt» (s.5).

Men man skriver också under rubriken *Handel*, att:

«I denna process har Kungens Kurvaområdet, tillsammans med Skärholmen Centrum, genom en medveten planering kunnat befästa sin position som ett ledande regionalt centrum för handel i Stockholmsområdet» (s.6).

I den här texten är Kungens Kurva inte längre Nordens ledande handelsplats, utan ledande handelsplats i Stockholmsregionen. Tonen har ändrats. Längre fram i dokumentet står det:

«Ett samarbetsprojekt mellan Huddinge kommun, Stockholms stad, och berörda fastighetsägare och aktörer i Kungens Kurva och Skärholmen pågår i syfte att utveckla Kungens Kurva-Skärholmen till en av Stockholmsregionens mest attraktiva platser med ett varierat utbud av handel, arbetsplatser, nöje och service» (s.13). Här fokuserar man även på arbetsplatser, nöje och service, ingenting sägs däremot om bostäder. I arbetet med den fördjupade översiktsplanen, verkar man överväga bebyggelse i kanten av Gömmarens naturreservat, vars gräns eventuellt kommer att förflyttas. Det står:

«En utvidgning av Gömmarens naturreservat med ett område mellan Masmo och Flottsbro samt upphävande av delar av naturreservatet närmast Kungens kurva planeras» (s.15).

Men också inne i Kungens Kurvaområdet finns stora obebyggda ytor, vilka tillhör kommunen, och som skulle kunna bebyggas i första hand. De ligger visserligen ofta på höglänta delar, men det gör även terrängen i kanten av Gömmarens naturreservat. Varför ta mark av naturreservatet i första hand? Att lägga bebyggelse i kanten på naturreservatet, och därmed förskjuta gränsen för detta längre bort från Kungens Kurvaområdet, får som konsekvens att naturreservatet blir mindre synligt, kanske också mindre tillgängligt. Dessutom ändras dynamiken inne i själva naturreservatet, eftersom «brynzonen» förflyttas, och formen på reservatet förändras. Formen på ett område har betydelse för den ekologiska dynamiken, ett runt grönområde har till exempel generellt sett fler olika arter än ett långsmalt område av samma typ, men som inte har samma djup.

I Arena Huddinges text *Vad vi vill göra med Kungens Kurva Skärholmen*, skriver man bland annat att man vill:

«Förtäta området och skapa «stadskänsla»

«anlägga en skulpturpark med 20 meter höga monumentalskulpturer»

«förbättra förbindelserna mellan Kungens Kurva och Skärholmen»

samt

«få bra på- och avfarter till den framtida trafikleden Förbifart Stockholm».

Det framstår som en nästintill omöjligt uppgift att både skapa en tät och stadsmässig miljö, och samtidigt anlägga ännu fler av- och påfarter till en ny motorled som

ska börja mitt i området mellan Kungens Kurva och Skärholmen... Särskilt eftersom ingenting sägs om avslöjar hur man vill gå till väga för att ta sig an den jättelika utmaningen. I lokaltidningen *Södra Sidan*, skrev man i november om planerna för nya motorleden (den i övrigt oerhört omdebatterade) Förbifart Stockholm. (*Södra Sidan* Beckman 2008-11-29) och rubriken löd:

«Jätterondell planeras vid Kurvan»

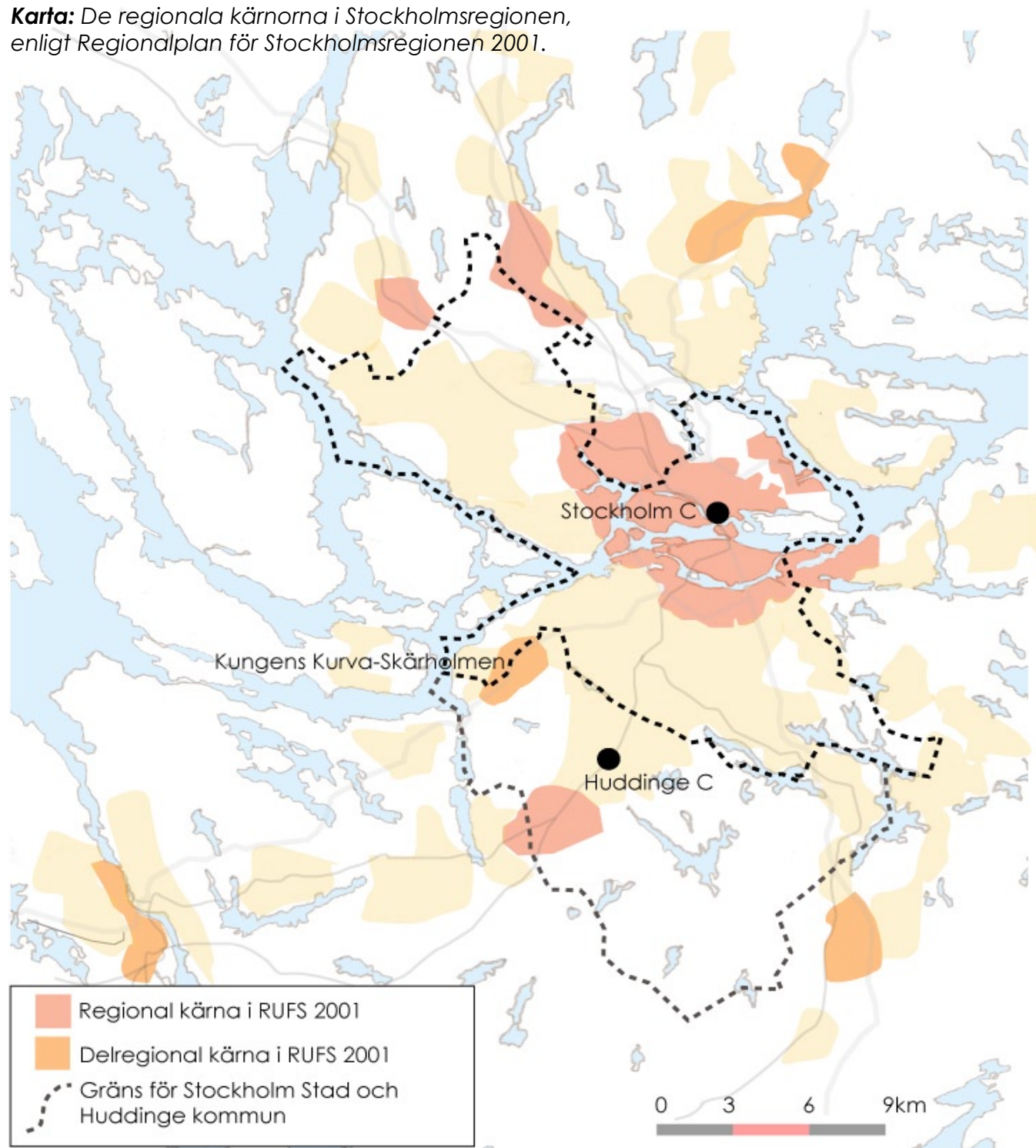
Jesper Skiöld intervjuades, i egenskap av trafikplanerare som är involverad i projektet, och han sade då:

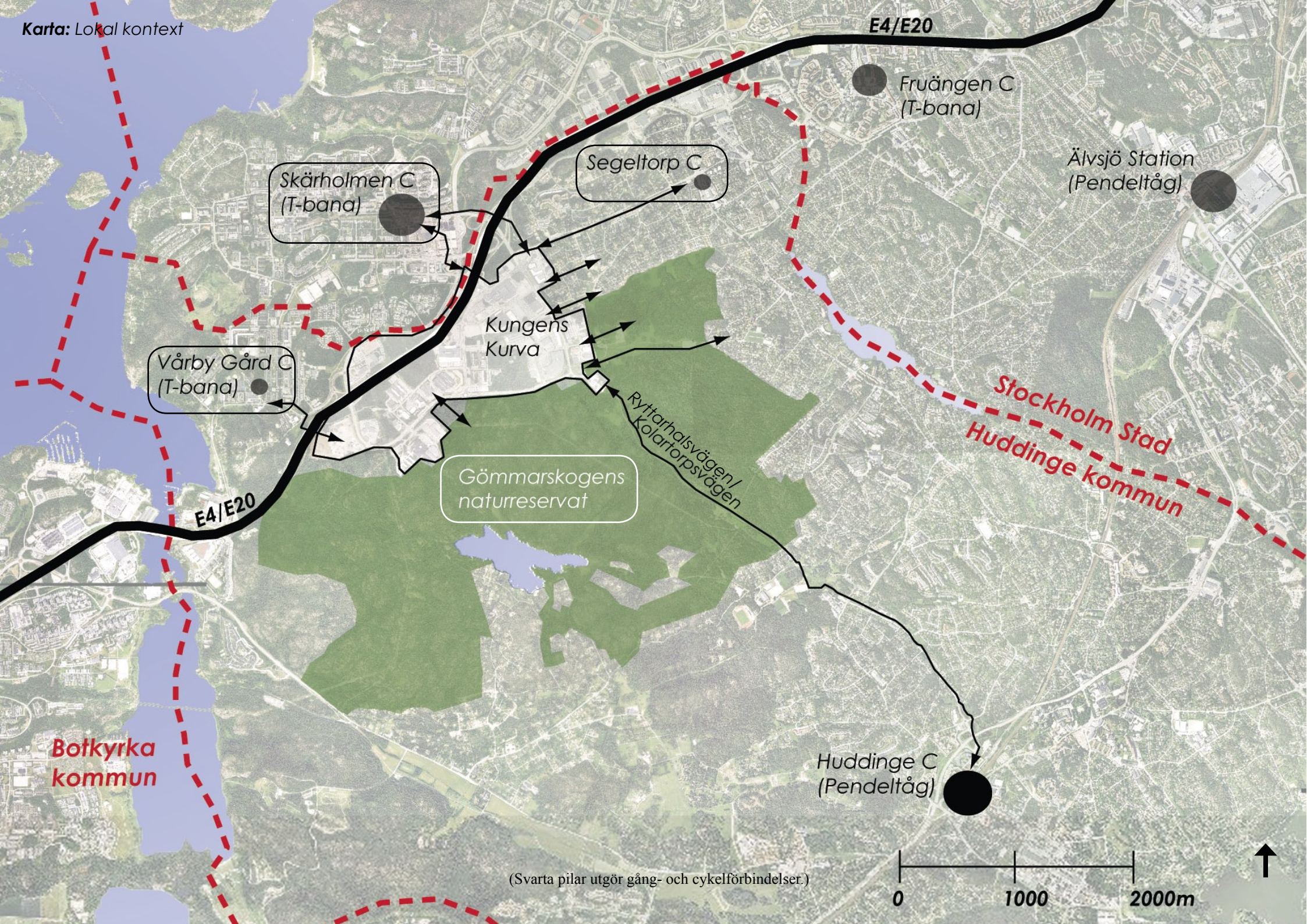
«Sannolikt blir det en överliggande cirkulationsplats som byggs ovanpå motorvägen. Den kommer att fördela trafiken på ett bra sätt».

Inte ett ord om hur miljön verkligen kommer att upplevas av människor, och framförallt de som kanske inte vill köra bil. Men det finns också planer på att låta kommande *Spårväg Syd* gå över E4/E20 på en överliggande bro (Gunilla Sundström 2008-09-25). Hur detta ska kombineras med en stor upphöjd cirkulationsplats, och samtidigt skapa goda förbindelser och en tät miljö med «stadskänsla» mellan Kungens Kurva och Skärholmen, är sannerligen svårt att se framför sig. Kanske blir det mer «urbant» än inne i city? Den utmaning och det ansvar som detta innebär för planerarna och formgivarna av platsen är svårt att föreställa sig vidden av.

Det finns en ironi inbyggd i projektet med *Förbifart Stockholm*. Stockholms Stad har som mål att vara fritt från fossila bränslen år 2050 och ändå satsar man på ett nytt vägbygge. Man kan undra om ursäkten är att den nya motorleden byggs *utanför* stadens gräns så att fordonen som drivs med fossilt bränsle leds runt staden?

Karta: De regionala kärnorna i Stockholmsregionen, enligt Regionalplan för Stockholmsregionen 2001.





(Svarta pilar utgör gång- och cykelförbindelser.)



Angränsande områden - Skärholmen Centrum, Segeltorp, Vårby Gård, Gömmarskogens naturreservat

Skärholmen Centrum

Skärholmen C är en stadsdel i Skärholmens stadsdelsnämndsområde i Stockholms Stad. I hela stadsdelsnämndsområdet bor det ca 32 000 personer. Skärholmen Centrum, byggt som ett *Regiondelscentrum*, invigdes 1968, och nyinvigdes igen 2008 som «SKHLM - The Capital of Shopping», efter en ut- och ombyggnad. Enligt regionalplanen för Stockholmsregionen, RUF 2001, ska Skärholmen byggas ihop med Kungens Kurva tvärs över E4:an, för att skapa en delregional kärna med inriktning mot «handel och arbetsplatser».

På många sätt är Skärholmen Centrum och Kungens Kurva varandras motsatser. Skärholmen är en noggrant planerad och uttänkt miljö, där allting från invånarantal till skolor och butiker styrdes från offentligt håll. Kungens Kurva är område som snarare vuxit fram genom privata drivkrafter och kommunens passiva acceptering av dem. I Skärholmen bor det, till skillnad från det ytmässigt större Kungens Kurva, många människor. Den stora torgplatsen mellan tunnelbanan och inomhuscentrumet är i allmänhet befolkad, en fungerande vistelseyta och ett offentligt utomhusrum, med torghandel, sittplatser i solen, kaféer med uteserveringar o.s.v. Skärholmen hänger också relativt väl ihop med omgivningarna, och man kan ta sig in till city på 25 minuter med tunnelbana. Visserligen finns ett av Sveriges största parkeringshus i Skärholmen, men det är också relativt lätt att ta sig hit med kollektivtrafik från olika delar av staden. Kungens Kurva och Skärholmen hänger relativt väl ihop idag rent fysiskt, oavsett om man rör sig emellan dem till fots, med cykel, med bil eller buss. Det finns två gång- och cykelstråk, men båda lider förstas av att de måste tråkla sig under och mellan E4:ans motorvägslandskap. Motorvägen är ett stort problem, det tar upp mycket plats, och utgör ett sorts «ingenmansland» mellan de två områdena. Dessutom är cykel- och gångvägarna ödsliga och enformiga.



Bilder från Skärholmen Centrum under olika årstider.

Segeltorp

Segeltorps kommun har ca 11 300 invånare. Folkmängden ökar eftersom det pågår en «förtätning med friliggande småhus» (*Områdesbeskrivningar 2008*, Kommunstyrelsen/Ledningskontoret, Huddinge kommun). Andelen invånare i åldern 45-65 är något högre än i kommunen i helhet. Bland männen är det bara 1 % som är arbetslösa, bland kvinnorna 2 %. Ungefär 20% har utländsk bakgrund. Det är en ganska homogen grupp invånare som bor här, och så är fallet i många av kommundelarna - olika grupper av människor bor i olika sorters bostadsområden. Segeltorp består av ganska blandad villabebyggelse. Enstaka hus härstammar från 1800-talet, många från 40- och 60-talet, och andra är nybyggda. Gatustrukturen är snirklig och följer terrängen och äldre vägsträckningar. Miljön är småskalig och varierad. Det som saknas är platser och rumsbildningar i utemiljön där man kan stanna till och samlas/mötas på ett informellt sätt - offentliga, gestaltade platser - gröna såväl som icke-gröna. Lekplatser är det t.ex. mycket ont om. Det publika rummet i Segeltorp består av vägarna som kantas av villor och deras trädgårdar. Segeltorp Centrum en bit bort har utarmats under de senaste åren, vilket många äldre har klagat på, där finns inte längre någon mataffär. Istället verkar det faktiskt som om ICA Kvantum i Kungens Kurva (1 kilometer från Segeltorps centrum) till stor del tagit över rollen som lokal inköps- och samlingsplats för Segeltorpsborna, antagligen på grund av den rent geografiska närheten men också tack vare att det finns många möjligheter att ta sig mellan områdena för fotgängare och cyklister. När jag tar del av *Områdesgrupp Segeltorps minnesanteckningar* (Huddinge kommun, 2008-10-14) och när jag telefonintervjuar Bo Eriksson, boende och engagerad i området, får jag reda på att Segeltorp har ett rikt föreningsliv men stor brist på lokaler och mötesplatser. Det finns även en önskan om bättre samarbete när det gäller ungdomsverksamheter mellan Segeltorp och Vårby, eftersom det före-

kommer «bråk» mellan ungdomar från de olika områdena, ungdomsgrupper från vardera platser åker till det andra området och då uppstår konflikter. Kanske finns lösningen i ett framtida Kungens Kurvaområde, som hänger bättre ihop med omgivningen och som hyser lokaler även för boende i angränsande områden? Om ungdomarna t.ex. hade en gemensam, neutral, mötesplats i Kungens Kurva, skulle kanske konflikterna minska? Bristen på föreningslokaler skulle kanske också kunna lösas i det glest bebyggda Kungens Kurva?



Foto från Hagvägen i Segeltorp, februari 2009.

Vårby Gård

Vårby Gård är en kommundel i Huddinges nordvästra hörn. Vårby Gård är också en tunnelbanestation, så området hänger rent kollektivtrafikmässigt bättre samman med Stockholm stad än med sin egen kommun. Samtidigt sluttar landskapet ner mot Mälaren i väster, bort från resten av Huddinge. Närheten till Mälaren är en tillgång för området. Men kopplingen till vattnet är inte heller självklar, vägen till Mälaren från Vårby Centrum är ganska lång att gå, det finns heller inga siktlinjer som förbinder miljerna med varandra. Bebyggelsen i området idag är snarare orienterad kring tunnelbanestationen än kring landskapets former och den naturliga slutningen mot vattnet - det som antagligen en gång i tiden gjorde den här platsen intressant. Detta gör att jag upplever Vårby Gård som fysiskt isolerat från omgivningen på många sätt.

I Vårby bor ungefär 9500 invånare, eller 10% av hela Huddinge kommuns befolkning. Vårby ligger i själva verket mycket nära Segeltorp, men de båda områdena skiljs åt av E4:an och Kungens Kurva - ett sorts ingenmansland som snarare tillhör bilister och kunder. Trots att områdena ligger så nära varandra ser de helt olika ut, och även deras befolkningar är olika när det gäller exempelvis ålder och etnisk bakgrund. Jämfört med Segeltorp på andra sidan E4:an och Kungens Kurva har Vårby Gård 70% invånare med «utländsk bakgrund*» (*= utrikes födda och födda i Sverige med två utrikes födda föräldrar, enligt Huddinge kommun). Vårby Gård har också en ung befolkning jämfört med resten av kommunen (större andel boende i 20-35 års åldern). Andelen ensamstående mödrar är högre än i Segeltorp. (Källa: *Områdesbeskrivningar 2008*, Kommunstyrelsens förvaltning/Ledningskontoret Huddinge kommun.) I Segeltorp bor de flesta i privatägda villor med egen trädgård, i Vårby består de flesta bostäderna av ganska enkla flerfamiljshus med hyresrätter.

Utemiljöerna i områdena skiljer sig tydligt från varandra - till skillnad från Segeltorp har Vårby en mer storskalig och kanske något mindre varierad utemiljö.

Bilvägarna i Vårby är raka och den allmänt förekommande trafiksepareringen påverkar också upplevelsen av området då man som gående ofta leds in i viadukter och gångtunnlar eller på en annan nivå än bilvägarna. Vårby Gård har däremot något som Segeltorp saknar - en mer funktionell och offentlig utemiljö, med fler gemensamma grönytor och iordningsställda platser för att sporta, leka eller bara vara. Ibland får man dock känslan av att platserna i Vårby är så offentliga att ingen längre känner något ansvar för dem - de tillhör alla och samtidigt ingen, det har ibland något anonymt över sig. De boende i området tillåts inte sätta sin prägel på den offentliga miljön. Vårby Gårds centrum är enligt min mening utformat på ett sätt som splittrar platsen i flera delar och skapar problem för tillgängligheten och för upplevelsen av centrum som ett *centrum*. De två torgplatserna är fördelade på två nivåer som skiljs åt av höga trappor, kantade av tomma murar och fasader. Själva «centrumet» är i själva verket främst en byggnad, och de flesta butiker ligger inuti denna. Det gör att torgen blir ganska ödsliga. Endast ett kafé har entré direkt mot torget. Huddinge kommun har investerat pengar i Vårbyhuset, en viktig mötesplats för de boende med bl.a. fritidsgård och bibliotek. Men utemiljön är faktiskt minst lika viktig, och då handlar det inte bara om rätt belysning, markmaterial eller ett visst antal träd. Det handlar ju som på många andra ställen om interaktionen mellan inne och ute, att de berikar varandra ömsesidigt. I dokumentet *Områdesplan 2009 - Vårby Segeltorp Kungens Kurva* (Kommunstyrelsens förvaltning, Huddinge kommun, 18 december 2008, s.1) står det bland annat:

«I Vårby finns en mycket stor potential kring besöksnäringen gällande både det historiska kulturarvet, den samtida kulturen och för dess närhet till vackra grönområden och Mälaren».

Om Vårby och Segeltorp står att:

«Båda områdena präglas av ett rikt föreningsliv som i Segeltorp dessutom bedriver flera aktiviteter i gemen-

sam regi». Som tidigare konstaterats finns också en efterfrågan på fler gemensamma ungdomsverksamheter för områdena, och Vårby har liksom Segeltorp brist på möteslokaler. Därför borde det gynna Segeltorp likaväl som Vårby, om det blir lättare att förflytta sig mellan områdena, och om Kungens Kurva går från att vara en barriär i landskapet till att bli en naturlig länk och mötesplats.



Det nedre torget i Vårby Gårds centrum.



Övre delen av Vårby Gårds Centrum, med torghandel och ett litet kafé.



Foto från bostadsgård i Vårby Gård.

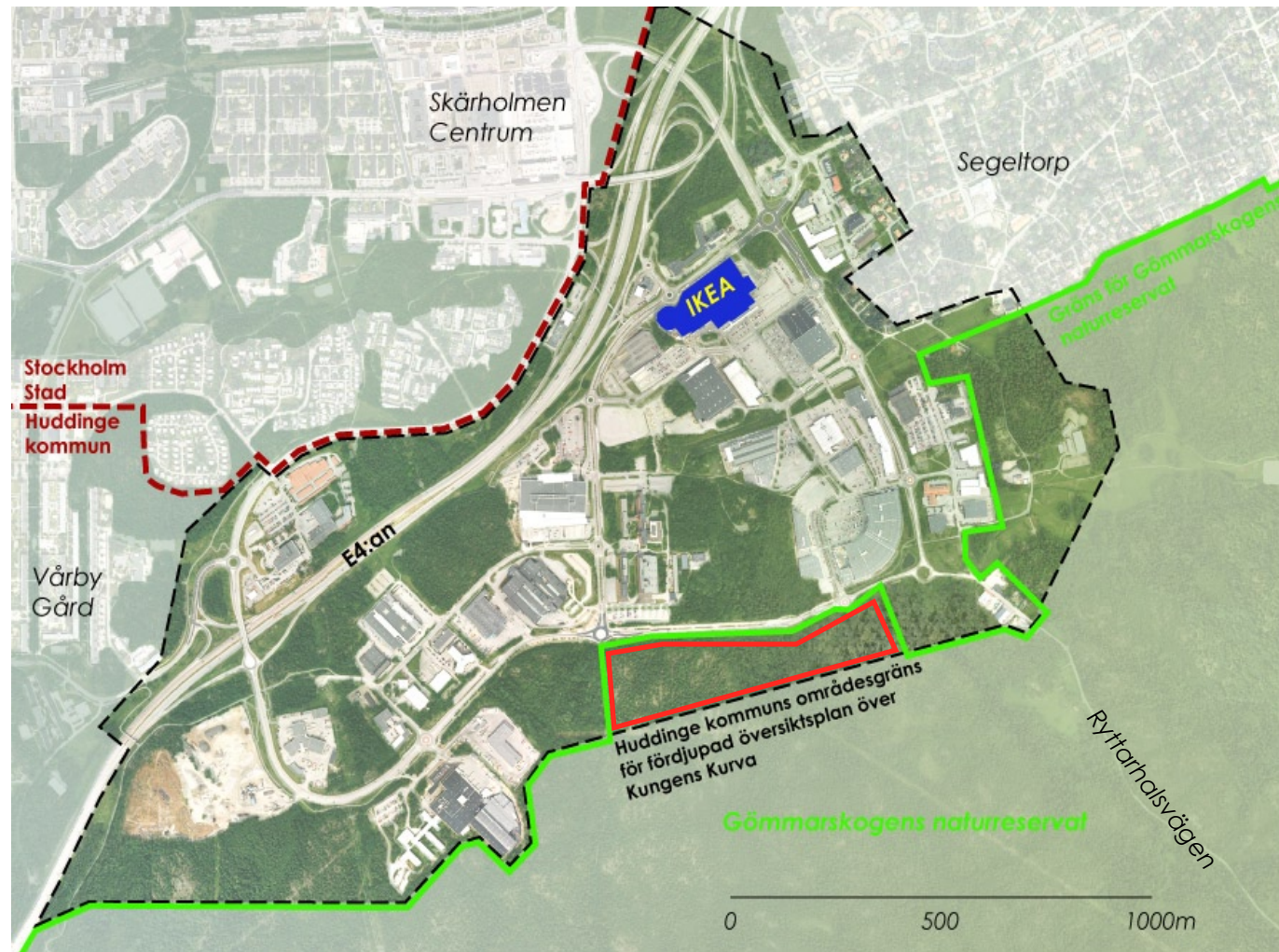


Vårby brygga.



Gömmarskogens naturreservat

Gömmarskogens naturreservat är ett höglänt och backigt skogsområde som främst består av gran och tall, och i brynzoner lövträd. I mitten av reservatet ligger sjön Gömmaren, en relativt djup sjö som är populär som badplats under sommaren. Badplatsen ligger på sjöns södra sida, inte mot Kungens Kurvahället. I reservatet finns även en del våtmarker, samt i norr i anslutning till Ryttershalsvägen ett mindre område med äldre jordbruksmark och en del torp. Reservatets miljö ger intryck av att ha hunnits ikapp av sin omgivning. Sommartid är badplatsen mycket sliten och skräpig. Det saknas iordningställda gång- och cykelbanor som gör det lätt att ta sig fram i skogen och som kan hantera alla de människor som söker sig hit.



Huddinge kommun föreslår att den rödmarkerade delen ska tas bort från reservatet och göras till exploateringsbart område.

Gömmarskogens naturreservat, som gränsar direkt till Kungens Kurva, utgör en del av *Bornsjökilan*, en av Stockholms tio gröna kilar, vilka binder samman grönområden utanför staden med stadens centrum (se karta s. 75). Till skillnad från motorvägsmiljöerna - «de grå kilar», kan de gröna kilar tillföra stadsmiljön positiva värden i stor och liten skala på en och samma gång.

Men bebyggelsen kryper allt närmare, vilket Kungens Kurvas utveckling är ett exempel på. Gruppen «Rädda Stockholms Gröna kilar» (bestående av Naturskydds-

föreningen, Friluftsrådet, privatpersoner...) kritiserar att de gröna kilar alltmer naggas i kanten då Stockholm expanderar. Huddinge kommun framför i sitt utkast till fördjupad översiktsplan för Kungens Kurva, att det kan bli aktuellt att omvandla den del av reservatet som befinner sig närmast Kungens Kurva till icke-reservat och istället utöka reservatets yta i sydväst. Man vill nagga skogen i kanten. I avsnittet *Hur rör sig fotgängare och cyklist i Kungens Kurvaområdet* diskuterar jag detta samt Gömmarskogens roll i stadslandskapet mer ingående (s.112).



Badplatsen, sjöns södra sida, under sommar- och vintertid.



Vinterbilder från Gömmarens naturreservat. Rytthalsvägen, är den enda asfalterade väg som korsar reservatet.



Rytthalsvägen präglas av ett landskap som omväxlande sluter och öppnar sig kring vägen, som skog och som öppen hagmark med torp och diken. Rytthalsvägen utgör en viktig koppling till Huddinge Centrum, med cykel kan man ta sig denna sträcka på 20-30 minuter.



2: Analys

Analys - beskrivning av tillvägagångssätt

VAD?

I min analys av Kungens Kurvas landskap har jag velat undersöka just det som jag diskuterar i slutet av *Del I*: tillgänglighet och barriärer i utemiljön, samt deras eventuella effekter på människor och på området som helhet. Men det har också varit viktigt att försöka identifiera ett helhetsintryck av landskapet i området.

Först och främst har jag försökt identifiera olika karaktärer och stämningar i olika delar av landskapet. Jag har arbetat med att identifiera ytor som genom sin karaktär och sina egenskaper kan uppfattas som särskilda delområden i det stora området Kungens Kurva. Jag har studerat hur gångtrafikanter och cyklister kan förflytta sig i området, och jag har intresserat mig för gränzonerna mellan det som uppfattas som Kungens Kurvaområdet och omgivningen. Jag har också kartlagt och analyserat de många grönytor i området, grönsstrukturen. Slutligen har jag med slutledning av mina observationer försökt kartlägga vad jag identifierar som fysiska eller psykologiska barriärer i landskapet och diskuterat vilka effekter och konsekvenser dessa får för platsen.

VARFÖR?

Syftet är att få ökad förståelse för detta stora kommersiella landskap och vilka effekter ett typiskt bilanpassat köpcentrumområde får i lokal skala när det gäller tillgänglighet. Jag har velat förstå hur Kungens Kurvas landskap förhåller sig till sin näromgivning men också ur ett större perspektiv till Stockholmsregionen som helhet. Jag har också velat försöka se på vilket sätt man eventuellt kan arbeta för att öka tillgängligheten och minska barriärerna, eftersom jag tror att detta skulle skapa en mer hållbar och dynamisk miljö som fungerar i fler olika skalor och för fler olika människor i stadsväven.

HUR?

Min metod har framförallt varit att utgå från ett fotgängar- och cyklistperspektiv, vilket är det perspektiv jag själv haft när jag rört mig i Kungens Kurvas miljö. Jag har inte gått systematiskt tillväga när jag insamlat information, utan snarare tagit in en mängd olika intryck vid flera olika tillfällen, och sedan försökt sammanfatta mitt helhetsintryck. Jag har utgått från hur jag som individ - som privatperson och som landskapsarkitekt - har upplevt platserna, i kombination med observationer av hur andra människor rör sig i och använder området. Jag har förstås även utgått från resomängd jag träffat på i de texter jag återger i arbetets första del.

Jag har haft Kevin Lynchs studie (redovisas på nästa sida) av hur människor generellt upplever landskap i bakhuvudet, och försökt tänka i termer av *noder, landmärken, kanter, områden och stråk* för att förstå hur landskapet fungerar för människor. Jag har identifierat vad jag uppfattar som mindre delområden enligt Kevin Lynch teori, och jag har sett att det finns många sådana i Kungens Kurva.

Grönstrukturen har jag kartlagt genom att studera flygbilder liksom genom att själv observera på plats.

Stråk för fotgängare och cyklister har jag observerat på plats. För att identifiera olika fysiska och psykologiska barriärer i landskapet har jag sedan försökt sammanfatta vilka egenskaper i utemiljön som jag, utifrån mina egna, personliga erfarenheter samt utifrån mina erfarenheter av att studera utemiljöer under 5 år, upplever som potentiella eller verkliga barriärer. Jag har filosoferat kring vad en barriär i utemiljön egentligen kan vara, och jag har använt mig av kartor för att åskådliggöra var jag anser att barriärer finns i Kungens Kurvaområdet.

Landskapets element

- Kevin Lynchs fem begrepp

I min analys har jag bl.a. inspirerats av författaren och forskaren Kevin Lynchs begrepp, som han arbetade fram och publicerade i boken *The Image of the City* (1960). Lynch genomförde studier på människor i tre olika amerikanska städer; Boston, Los Angeles och Jersey City. Studierna gick ut på att man frågade människor om hur de uppfattade olika miljöer, och de fick svara genom att beskriva dem i ord och bilder. Lynch identifierade fem återkommande generella begrepp som människor ofta använde för att strukturera, förstå och beskriva miljöerna. De fem landskapselementen som Lynch identifierade var stråk, kanter, områden, noder och landmärken. Intressant nog såg Lynch att även vissa andra företeelser var viktiga för människor när de skulle relatera till och beskriva stadslandskapet:

Certain features – open space, vegetation, sense of motion on the paths, visual contrasts – seemed to be of particular importance in the cityscape. (s.16)

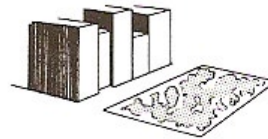
Han betonar vegetationen, känslan av ett öppet utrymme, upplevelsen av rörelse längs stråken samt visuella kontraster. Det är denna studie som jag har försökt att ha i åtanke när jag tittat på landskapet i Kungens Kurva och dess närmaste omgivning och funderat över hur man upplever det.

Illustrationerna är hämtade ur Kevin Lynchs bok *The Image of the City* s.47-48.

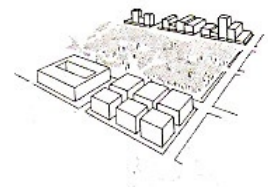
Paths = stråk. Linjer längs med vilka människor rör sig, det kan vara stigar såväl som järnvägsrälsar.



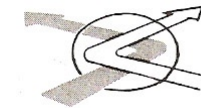
Edges = kanter. Element som uppfattas som linjära och som kan vara sammanlänkande "sömmar" likaväl som avskiljande barriärer mellan olika områden.



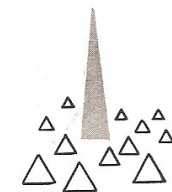
Districts = områden. Sektioner av staden som upplevs ha en vanligt förekommande, identifierande karaktär som gör att sektionen uppfattas som ett område.



Nodes = noder. Strategiska ställen, som man kan gå in i, och som utgör knutpunkter eller omstigningsplatser, platser där stråk sammanstrålar, eller platser som skapar koncentrationer eller ansamlingar, som t e x ett omgärdat torg.



Landmarks = landmärken. En punktreferens, som man till skillnad från Noderna inte kan gå in i. Ofta ett tydligt fysiskt objekt: en byggnad, en skylt, en affär eller ett berg. Somliga syns i den stora skalan som t.ex. solen, andra syns enbart i den lilla, som ett träd eller



Grönstruktur

I *RUFS 2001* skriver man bland annat så här om under avsnittet *Långsiktigt hållbar utveckling*:

«Människan är beroende av vila och rekreation. Forskning har visat att naturen är en särskilt läkande kraft mot olika stresstillstånd» (s.117).

I min analys av Kungens Kurvaområdet har jag ansett det relevant att också titta på grönstrukturen, eftersom området innehåller en stor mängd grönytor, och eftersom grönstruktur kan vara ett redskap för utveckling av en miljö. Men vad menas egentligen med grönstruktur?

Vad är Grönstruktur?

Grönstrukturen är det sammanhängande nätverk av gröna ytor och växter som finns i landskapet, och som är sammanflätat med stadens bebyggda struktur. Den kan inte enbart reduceras till större ytor eller stråk av natur och grönska, man måste ta hänsyn till alla gröna inslag - stora eller små - som är sammanflätade med staden (träd, gräsmattor, buskytor, impedimentytor, privata trädgårdar o.s.v), och som på många sätt skapar dess struktur. Ofta är grönstrukturen så närvarande att man inte ens tänker på att den finns där. Grönstrukturen är inte en motsats till bebyggelsestrukturen - de är istället sammanvävda med varandra, det gröna är en del av det bebyggda. *Boverket* skriver så här om grönstruktur:

«Grönområdena i städer och tätorter hänger samman, och bildar en helhet – en grön struktur - oberoende av vem som äger eller förvaltar marken. Allt från den välansade parken eller trädgården till den vilda naturen innefattas i det som i planeringssammanhang kallas grönstruktur. De fungerar som stadens lungor och njurar genom att bidra till ett gott närlimat, en god luftmiljö och utrymme för ekologiska lösningar för att rena dagvatten. De ger även möjligheter till upplevelser,

avkoppling och olika aktiviteter utifrån egna behov och önskemål. De fungerar som informella mötesplatser men också som arena för konserter, teater, utställningar eller manifestationer. Parker, trädgårdar, kyrkogårdar, alléer är också viktiga inslag i stadens bebyggelsehistoria och bidrar till ortens identitet och karaktär. Inte minst ger natur och andra grönområden förutsättningar för ett rikt växt och djurliv; samt en rik biologisk mångfald. Grönområden är också viktiga för folkhälsa genom att de bidrar till ökad fysisk aktivitet och mental återhämtning» (www.boverket.se 2009-02-20).

Det gröna i staden kan tjäna ännu fler syften än de som *Boverket* beskriver. Växter kan användas för att understryka gaturummens form och riktning, för att förtydliga stadsrummen. De kan användas för att skärma av trafik, buller, dålig luft eller fula miljöer, eller för att skapa gränser mellan det privata och det offentliga. Gröna element, t.ex. i form av träd, kan bidra till att bryta ner storskaligheten och de stora ytorna till mindre delar som harmonierar bättre med människans egen skala. I ett område där det är svårt för en fotgängare att skapa sig överblick och förstå hur man ska ta sig till olika delar kan grönstrukturen spela en nyckelroll för att hjälpa människor att lättare hitta i miljön, genom att t.ex. understryka stråk eller riktningar. Om man använder sig av en viss sorts grönstruktur kan man särskilja ett område från ett annat.

Grönstrukturen kan fungera som en viktig förbindelse-länk i landskapet. Genom att använda sig av växtgestaltningen på ett medvetet sätt skulle man kunna skapa vackra, funktionella och hållbara länkar - som dessutom kan uttrycka en tydlig karaktär - mellan Kungens Kurva och omgivningen. En stor del av områdets yta består av gröna miljöer och det är ytterligare ett starkt skäl till att kartlägga de gröna områdena och analysera deras betydelse i miljön.



Det gröna i utemiljön kan utgöra samtliga av Kevin Lynchs landskapselement



Paths/stråk.



Edges/kanter.



Districts/områden.



Nodes/noder.



Landmarks, landmärken.



Kungens Kurvas grönsstruktur

«Inom Kungens Kurva är det sparsamt med grönområden»
(Tjänsteutlåtande Uppdrag att upprätta förslag till fördjupad översiktsplan för Kungens Kurva, Huddinge kommun, s.6, 2007-02-16).

Det är inte svårt att förstå hur känslan av att det finns få grönområden inom Kungens Kurvaområdet uppstår. Här finns gott om vegetation av olika slag, men en stor del är otillgängligt och «osynligt» för de vardagliga besökarna och grönytorerna ger intryck av att vara ogestaltade och överblivna bitar av natur. Typiskt för utemiljön i Kungens Kurva är som redan nämnts de skarpa kontrasterna, och detta gäller inte minst grönsstrukturen. Grönsstrukturen är på så sätt en sorts indikator på hur hela miljön i Kungens Kurva fungerar. Välklippa gräsytor kant i kant med vildvuxna slänter, planterade alléer kontrasterar mot snåriga skogsdungar. De mest skötselintensiva ytorna - gräsmattor, buskplanteringar, alléer - förekommer främst i anslutning till bilens miljöer. Offentliga gräsytor gestaltade för mänsklig vistelse saknas helt med något mindre undantag vid Heron City. Det gröna är något man passerar förbi eller igenom, men man uppehåller sig inte i det. I bästa fall utgör det ett vackert blickfång - som de karaktäristiska ekdungen. Grönsstrukturen är också ofta storskalig i Kungens Kurva. De hårdgjorda ytorna är inte sammanflätade med det gröna - istället ligger «grått» och «grönt» sida vid sida utan att interagera med varandra. Det gröna utnyttjas inte som en resurs, istället negligeras och osynliggörs det. Det gör att Kungens Kurvas karaktär upplevs som mer splittrad - och risken ökar också att de gröna miljöerna faller offer för exploatering för att småningom helt försvinna. Att återskapa de värden som grönsstrukturen innehåller kan bli kostsamt och komplicerat, istället för att ta tillvara dem existerande värdena. Genom att arbeta med grönsstrukturen skulle man bl.a. effektivt kunna skapa en sammanhållen karaktär i hela området, samt öka värdena för människor och djur i en mindre skala. Grönsstrukturen skulle även kunna användas för att bättre knyta samman Kungens Kurva med sin omgivning.

Karta: Befintlig grönstruktur i Kungens Kurva samt de viktigaste gång- och cykelstråken



Huvudsakliga
karaktärer:



SKOG



GRÄSMATTA/
TUKTAD
PLANTERING



RUDERATMARK



EKDUNGAR/
LÖVTRÄDSSKOG



VÅTMARK



VARIERAD/
SMÅSKALIG/PRIVAT



MONOTON/STOR-
SKALIG/GEMENSAM



byggnad



cykel-/gångväg

Beskrivning av grönstrukturens olika karaktärer i Kungens Kurva:

Skog - Tuktad plantering - Ruderatmark - Ekdungar - Våtmark & Diken



Skog

Närvaron av skog påverkar helhetsbilden av Kungens Kurva starkt. Här finns stora skogsytor, mestadels yngre, slyig, lövskog men också delar med mer gran och tall. Skogsmarken förekommer oftast som större områden inne i Kungens Kurvaområdet. Den ligger ofta högre än omgivande mark i terrängen, och det saknas som regel gång-/cykelvägar eller belysning. Man vet inte var man är på väg, vilket ger en känsla av otrygghet. Trots att man befinner sig nära butiker i Kungens Kurvas centrala delar, kan man oftast inte se ut mot detta från skogsområdena. Ibland har skogen den funktionen att den skärmar av Kungens Kurva från E4:an, men eftersom den inte är långsträckt längs med vägen, utan snarare «klumpformad», så är denna avskärmning begränsad, dessutom skärmar den av på en del av Kungens Kurva där inte många människor vistas (bredvid Heron City).



1. En del skog skärmar av mot E4:an.



2. Skogen ligger ofta högt i terrängen som t.ex. bakom Heron Citybyggnaden.



3. Trots att man befinner sig i centrala Kungens Kurva, är skogen en miljö som helt saknar koppling till köpcentrumet.



Gräsmatta, intensivt skötta ytor

Detta är de mest skötselkrävande grönmiljöerna i Kungens Kurva. De utgör snarare dekorativa eller utfyllande inslag i landskapet, och de används sällan av människor annat än som platser man genar över, eftersom de oftast återfinns nära vägar och motorleder. Överhuvudtaget förekommer de flesta mer intensivt skötta ytorna nästan alltid i anslutning till trafikmiljöer. De flesta kortklippta gräsytor finns i anslutning till bilens miljöer - som impedimentytor, slänter intill av- och påfarter, i anslutning till rondeller, eller som remsor längs med parkeringarna. Gräsytor medvetet gestaltade för mänsklig vistelse saknas helt.



1. Gräsyta som utfyllnad.



2. Avskiljande buskyta med björkspirea.



3. Alléer ramar in parkeringarna.



4.



5.



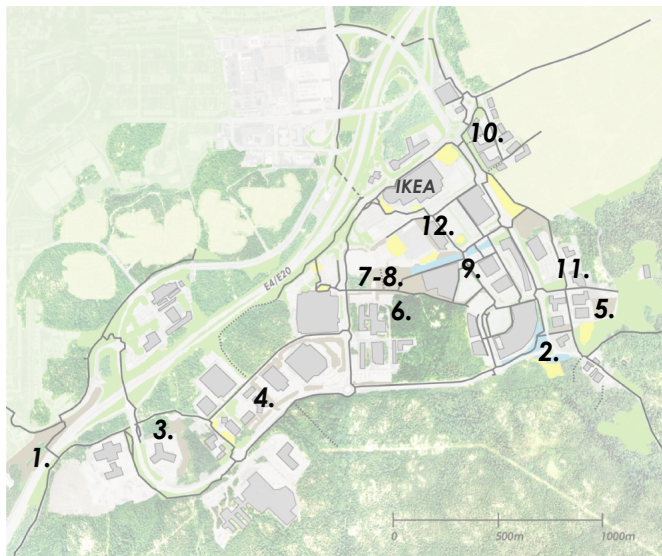
6.



7.

Ruderatmark/ ytor med lägre skötselnivå

Det finns många platser i Kungens Kurva där vegetationen lämnas åt sitt eget öde och där ruderväxter som tistlar, gråbo, sly av olika slag, nyponros, kardborrar och mycket annat frodas. Ruderatmarkerna förekommer i gränzonen mellan Kungens Kurva och omgivningen men också inne i Kungens Kurvaområdet, där olika mellanrum och gränsområden uppstår. Ruderatmarkerna ger ett övergivet och skräpigt intryck, även om de också äger en egen «vild» skönhet. Det är platser på väg åt olika håll i tiden, en har just börjat «förfalla», medan en annan snart återigen ska tas i bruk. Den speciella karaktär som ruderatmarkerna har, och som trots allt är en del av atmosfären i Kungens Kurva, skulle kunna tjäna som inspiration för att skapa en ny sorts urbana rum och platser i utemiljön. Grönytorna skulle kunna bevaras men omgestaltas och tjäna som länkar i landskapet mellan andra, större grönområden.



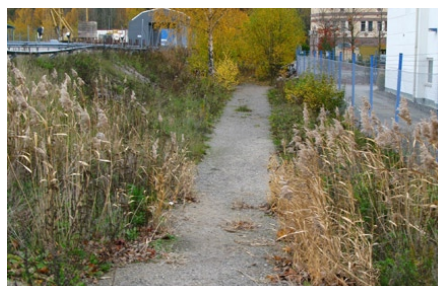
1. Mellan Vårby och Kungens Kurva.



2. Ofta finns ruderatmiljöerna där växterna sakta tar över nära fuktiga områden.



3. Nyponbusken kan vara en rest från gamla hagmarker.



4. En gångstig som har öppnats upp eller håller på att växa igen?



5.



6. En del av miljöerna ter sig nästan skrämmande märkliga.



7. Havet av grönska ramar in viktiga landmärken.



8. Ruderatmarkerna kan ha en del särskilda arter som inte får plats på de mer tillrättalagda grönytorna.



9. Ibland är det ytor kring gångbanorna i de centrala delarna av Kungens Kurva som är eftersatta.



10. Förkrympta björkar kämpar på i asfalten på en parkering.



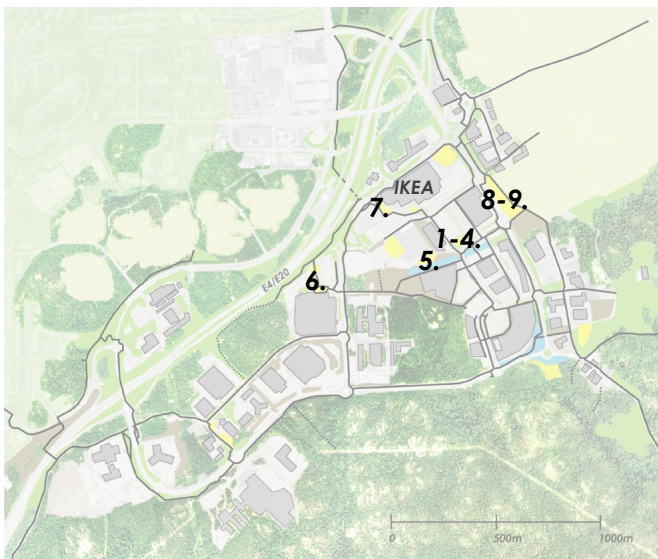
11. Här växer ett förvildat äppleträd.



12. Den typiska ruderatmarksväxten Gråbo frodas.

Ekdungar, lövträdsskog

Ekdungarna är typiska inte bara för Kungens Kurva utan även omkringliggande områden. De är rester från den inte fullt så avlägsna period när just östra Kungens Kurva bestod av hag-, ängs- och åkermark. Idag står «åkerholmarna» i vidsträckta parkeringsytor istället. Eken som träd har en karaktäristisk karaktär som symboliserar trygghet och kontinuitet, den kan bli flera hundra år gammal. Det är ett stort och stadigt träd, djupt förankrat i jorden. Den historiskt sett kungliga eken skänker onekligen en majestätisk prägel till utemiljön i Kungens Kurva, och bidrar med ett uttryck som kontrasterar mot butikernas standardiserade formspråk och historielösa fasader.



1-2. Dungarna berikar upplevelsen av utemiljön och skänker en särprägel till Kungens Kurva.



3. Somliga ekdungars status har konkurrerats med andra «dungar».



4. Efter mörkrets inbrott blir ekdungarna nästan osynliga, och man bländas istället av höga gatulampor.



5.



6. De stiliserade ekdungarna framför Heron City är endast till för beskådan.



7. Ekdungen framför IKEA får en matta av vitsippor på våren, och är också kanske den enda som verkligen används dagligen.



8-9. Från gränzonen mellan Segeltorp och Kungens kurva.

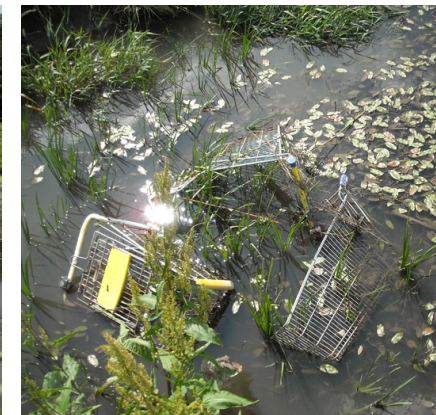


Fuktiga miljöer, våtmarker & diken

Vatten har en naturlig attraktionsförmåga på människor, och kan tillföra stora upplevelsevärden i utemiljön. Stora delar av Kungens Kurvaområdet består av naturligt låglänta delar där vatten ansamlas. Liksom många andra gröna miljöer i området framstår våtmarksmiljöerna som övergivna. Vattnet är ofta otillgängligt eller osynligt för besökare i området därför att det befinner sig på platser där få rör sig, eller omges av stängsel, vild vegetation och branta slänter. Vattnet är en outnyttjad tillgång i utemiljön. Våtmarker och dagvattendammar kan genom växter och syresättning rena det förorenade vatten som exempelvis kommer från stora parkeringsytor. Vatten har stora upplevelsevärden - att betrakta, att lyssna på eller att vandra längs med. Det attraherar djurliv samt ett annorlunda växtliv. I Kungens Kurva skulle man kunna använda sig av vattnet för att visa på ekologiska samband för att t.ex. öka medvetenheten om varifrån vårt dyrbara dricksvatten kommer. Vattensorl kan användas för att «maskera» trafikbuller. En kanal kan leda och uppmuntra till promenader och utgöra en fysisk länk mellan olika delområden och målpunkter, eller mellan Kungens Kurva och omgivningen.



1-6. Dikena ligger lågt och det är svårt att gå fram till vattnet. De är svårtillgängliga och skapar barriärer, eftersom man sällan kan gå över dem.



7-8. Samma dike under olika årstider, vår och höst.



9. Vid rondellen i Kungens Kurvas sydöstra del.

Analys Grönstruktur:

Sterila gräsmattor, snåriga skogsområden & förvildad ruderatmark

Störst andel äldre ek- och lövskog av hög kvalitet finns i östra Kungens Kurva, på gränsen till Segeltorps villaområde. Gränzonen mot Segeltorp består till största delen av lövskog, klippta gräsmattor eller tuktade planteringar, d.v.s. en trygg och ordnad miljö. Avståndet är inte bara kort, miljön är också väl anpassad för människor.



Segeltorps villaområde är mer småskaligt och har större variation på grönskan i utemiljön, men få offentliga, gemensamma gröna miljöer.



Vattenmiljöerna är liksom övriga gröna miljöer negligerade och osynliggjorda. De är otillgängliga för allmänheten p.g.a. stängsel, nivåskillnader och yvig vegetation.



I Kungens Kurva har grönstrukturen ingen genomtänkt ordning. Vildväxande och övergiven ruderatmark ligger sida vid sida med välklippta gräsmattor. Det finns en osäkerhet kring olika ytors status: är de privata eller offentliga? vad är tillåtet och otillåtet?



Vårby Gårds bostadsområde har gott om gemensamma gröna mötesplatser, men områdets utemiljö är storskalig och opersonlig - växtlivet har liten variation liksom utemiljöerna som ibland ser övergivna och förfallna ut. All utemiljö är gemensam och offentlig - men istället för att kännas välkomnande och inbjudande för alla, blir effekten snarare att utemiljön inte tycks tillhöra någon.



En stor del av de mer välklippta och omsorgsfullt skötta ytorna, är ytor som gränsar till bilens miljöer: till vägar, parkeringar och rondeller. De kortklippta skötselintensiva gräsmattorna kan inte användas av människor.



Ofta är det grönytorna som utgör barriärer i området, t.ex. skogsområdena som ligger i kuperad terräng och där det saknas information eller iordningsställda gångvägar eller «entréen», eller ruderatmarkerna som blir allt mer igenväxta och svåra att ta sig igenom.



En av de viktigaste gång- och cykelvägarna mellan östra och västra Kungens Kurva går genom den mest vildvuxna och slutna delen av området. Resultatet blir en otrygg och tråkig väg som man undviker.



Den andra huvudsakliga gång- och cykelvägen i öst-västlig led genom Kungens Kurva följer till stor del Gömmarreservatets skogsrand, en ödslig del av området. Ingenting längs vägen avslöjar att här finns ett naturreservat med en fin badsjö. Vägen är folktom och mörk under kvällstid, bilar och bussar susar förbi och inte många gående rör sig här. Detta skapar otrygghet och hindrar gående och cyklister från att ta sig mellan ex. Vårby Gård och naturreservatet, men även vidare mot Huddinge Centrum - en cykeltur som normalt tar ca: 20 min.



Gång- och cykelvägarna mellan Vårby och Kungens Kurva omges av «mellanrum» - motorvägens impedimentytor med kortklippt gräs eller förvildade ruderatmarker, samt tät, mörk skog. Miljön har en anonym karaktär, är folktom och otrygg att vistas i då man varken syns eller kan se andra. Detta skapar en barriär för de som vill ta sig mellan de två områdena.





Skärholmen
Centrum

Segeltorp

IKEA

E/E20

Vårby
Gård

Gömmarskogens
naturreservat

-  SKOG
-  GRÄSMATTA/
TUKTAD
PLANTERING
-  RUDERATMARK
-  EKDUNGAR/
LÖVTRÄDSSKOG
-  VÅTMARK
-  VARIERAD/
SMÅSKALIG/PRIVAT
(Segeltorps
villaområde)
-  MONOTON/STOR-
SKALIG/GEMENSAM
(Vårby Gårds
bostadsområde)
-  byggnad
-  cykel-/gångväg

0 500m 1000m

Hur rör sig fotgängare och cyklister i Kungens Kurva-området?

Målet med detta avsnitt är att beskriva de existerande gång- och cykelförbindelserna i Kungens Kurva-området och få en förståelse för hur människor använder och upplever dessa. Utifrån denna förståelse kan jag sedan diskutera ur ett större perspektiv vad upplevelsen av förbindelserna får för konsekvenser för de som ska använda dem samt för området generellt.

Jag utgår från de befintliga gång- och cykelstråk som jag observerat vara av betydelse när man rör sig i Kungens Kurvaområdet och noterat min upplevelse av att färdas längs med dessa. Jag har även iakttagit hur andra använder dem. Först beskriver jag gång- och cykelförbindelser inne i själva området, sedan beskriver jag de förbindelser som finns mellan Kungens Kurva och den närmaste omgivningen. En viktig aspekt i studien av förbindelserna är de målpunkter som finns i området. Det är ju mellan målpunkterna som behovet av förbindelser är som störst.

Butikerna i östra Kungens Kurva är naturligtvis en målpunkt för många, liksom även de omkringliggande områdena Skärholmen Centrum, Segeltorps bostadsområde, Gömmarskogen samt Vårby Gårds bostadsområde. I Skärholmen och Vårby Gård finns tunnelbana, och många människor bor även i dessa områden. Segeltorp och Gömmarskogen är kanske mindre starka målpunkter, eftersom de egentligen inte leder direkt vidare till andra platser. Gömmarskogen skulle dock kunna vara en viktig målpunkt eftersom man kan ta sig till Huddinge Centrum via skogen (se även plan s. 86). Jag går in mer i detalj på hur gång- och cykelstråken mellan Kungens Kurva och omgivningen fungerar på nästa uppslag, men tydligt är att flera av cykelvägarna har som huvudsaklig funktion att leda mot en målpunkt som befinner sig *utanför* Kungens Kurvaområdet, t.ex. gångvägen mot Vårby Gård som inte passerar några andra målpunkter på vägen.



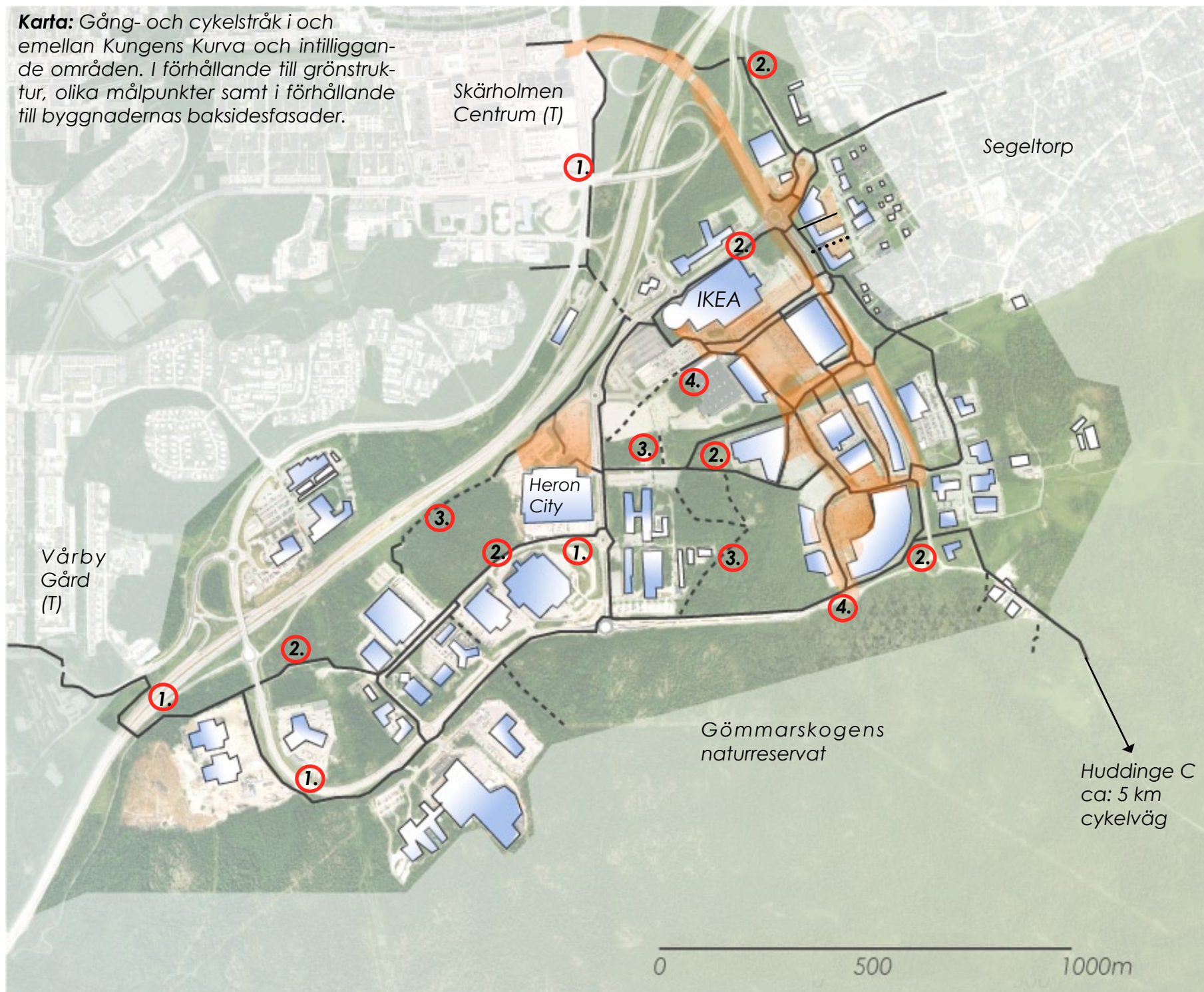
Fotografier av upptrampade stigar i Kungens Kurvaområdet.

Inne i Kungens Kurva

Generellt sett finns de flesta gång- och cykelstråken i Kungens Kurvas östra delar, där också flest människor ses i utemiljön, i anslutning till butikerna. Inne i Kungens Kurvaområdet kan man se en del generella mönster beträffande gång- och cykelstråkens karaktär och sträckning.

1. Stråken löper ofta tätt intill bilvägarnas sträckning, även när gång- eller cykelvägen kanske tvingas göra en onödigt lång sträckning.
2. I många fall är stråken helt separerade från bilvägarna, men då omges de ofta istället av tät skog, ruderatmarksområden eller också passerar de baksidor och lastkajer i anslutning till byggnaderna. Ett exempel är den enda gång- och cykelvägen som går tvärs genom området i öst-västlig riktning. Den omges av byggnadernas baksidor/lastkajer samt ett tätvuxet skogsområde och ett ruderatmarks-område. Det är en mycket otrygg och tråkig väg.
3. Det finns en mängd informella stigar (se fotografier till vänster). Dessa bekräftar att det finns behov av en större framkomlighet, fler gång- och cykelstråk som erbjuder besökarna större flexibilitet och variation. Problemet är dock att dessa upptrampade stigar är svårtillgängliga för de med cykel, barnvagn eller med andra hinder.
4. Ibland slutar iordningsställda gångstråk tvärt och fotgängaren tvingas vända eller ge sig ut bland trafiken (vid t.ex. IKEA när man färdas i västlig riktning mot Heron City).

Karta: Gång- och cykelstråk i och emellan Kungens Kurva och intilliggande områden. I förhållande till grönsstruktur, olika målpunkter samt i förhållande till byggnadernas baksidesfasader.



—
Iordningsställda
gång- och cy-
kelförbindelser

.....
Upptampade
stigar (somliga
är för små för att
synas på kar-
tan).



Byggnad med
tydlig fram- och
baksida, bak-
sidan är blå-
färgad.



Område i Kung-
ens Kurva där
trafik och folk-
livet är koncen-
terat, viktig mål-
punkt.

Gång- och cykelförbindelser mellan Kungens Kurva och intilliggande områden

Koppling Segeltorp



Det är slående att **kopplingen till Segeltorp** är så pass variationsrik. Det finns en mängd olika vägar att ta när man vill röra sig mellan Kungens Kurva och Segeltorp. Det är också intressant att se hur skalan på bebyggelsen ändras gradvis när man rör sig mellan dessa områden; den övergången skulle kanske på sina ställen kunna vara intressant som förebild i andra situationer då man vill koppla ihop storskaliga miljöer med småskaliga, även om det fortfarande finns aspekter som kan förbättras (man rör sig ofta över stora, öppna ytor, många av kopplingarna är informella stigar).



1. Rondellen som fördelar trafiken mellan Skärholmen, Segeltorp, Kungens Kurva och det nya verksamhetsområde som har vuxit fram mellan E4:an och Segeltorp.



2. Ingen kan heller undgå att Mc Donald's ligger här. Platsen präglas av livlighet och mycket trafik och rörelse.



3. Intill rondellen som utgör en viktig nod, ligger ett mindre område med butiker, kontor och en indisk restaurang. Området ligger på gränsen mellan Kungens Kurva och Segeltorp. Det utgör en buffertzon och skapar en mjuk övergång, eftersom det varken är lika småskaligt som Segeltorp eller lika storskaligt som köpcentrumområdet. Området har lånat vokabulär från villaområdet, de omgärdas ofta av prydliga planteringar och de har oftast lågt sittande fönster.



4-5. Formella och informella stigar mellan husen.



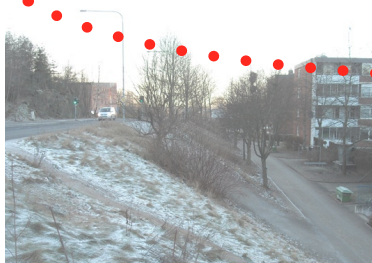
6. Vid ett tillfälle separeras Segeltorp från Kungens Kurva och Smistavägen av ett cirka 10 meter brett skogsstråk med viss genomsikt. På andra sidan finns en helt annan skala och atmosfär, och här finns också plats för andra aktiviteter.

Koppling Vårby Gård

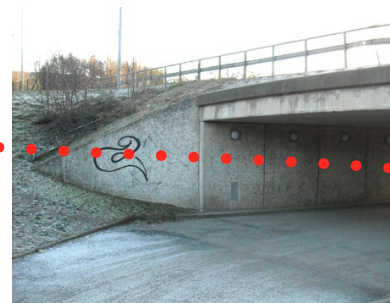
För den som vill röra sig mellan *Kungens Kurva* och *Vårby* hänger enda möjligheten på en smal gångbro över E4:an, längst bort i västra delen av Kungens Kurva. Bron ligger upphöjd i förhållande till Vårby Centrum, och det finns ingen kontinuerlig bebyggelse mellan bron och Vårby C. Miljön består av bilväg omgiven av vildvuxen naturmark. Den visuella kopplingen mellan Vårby och Kungens Kurva är också låg, och Kungens Kurva är dessutom glest bebyggt i de västra delarna, som vetter just mot Vårby. Dessutom finns en stor höjd och tätvuxen skog precis på den sida av gångbron som ligger i Kungens Kurva. Detta bidrar till att miljön upplevs som enslig, otrygg och löst kopplad till både Vårby och Kungens Kurvaområdet. Kontrasten mellan fotgängarens långsamma rörelser och bilarna som rusar fram under bron är stark, ljudnivån hög.

Överhuvudtaget är Kungens Kurvas östra delar mycket bättre integrerade med resten av Huddinge kommun (om man ser till gång- och cykelstråk samt siktlinjer), vilket ju också gör att den som kommer västerifrån (t.ex. från Vårby Gård) måste korsa hela Kungens Kurva för att ta sig vidare ut i kommunen. Inte bara Vårbyborna skulle gagnas av en bättre koppling till Kungens Kurva. Även boende i Segeltorp och i andra delar av Huddinge skulle lättare kunna ta sig till Vårby och till Mälaren där bland annat båtförbindelse till Birka finns. Kungens Kurva skulle då vara en länk i landskapet och i Huddinge kommun, istället för att som idag vara en barriär och en åtskiljande miljö. Cykelvägen från Kungens Kurva till Huddinge Centrum är endast cirka 5 kilometer, men Kungens Kurva bildar en sådan barriär när man kommer från Vårby, att de boende där troligtvis hellre tar bussen för att komma till Huddinge C. Att skapa bättre kopplingar för fotgängare kan ha stor betydelse på mental nivå. Som miljön ser ut idag kan man tolka det som att den «vänder ryggen» mot de som kommer från Vårby, och bildar en psykologisk barriär som säger «kom inte hit».

Vårby
Gård 0 m



Nivåskillnader och trafikseparering präglar miljön i Vårby. Bilvägen ligger högst i terrängen.



Gående mot Kungens Kurva leds genom gångtunnlar och avstånden är långa.



Ingenmansland runt E4:an

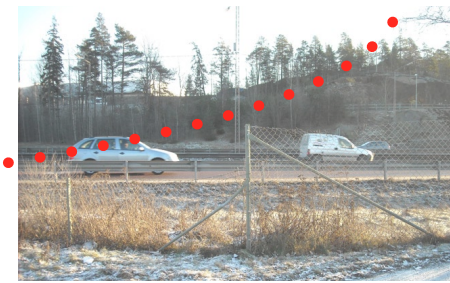


Buller, avgaser... den ständiga strömmen av trafik präglar platsen.

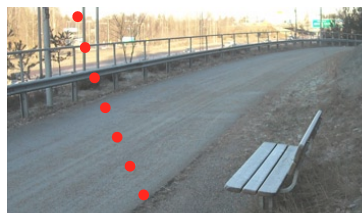
500 m



En smal, enkelt utformad gångbro över E4:an.



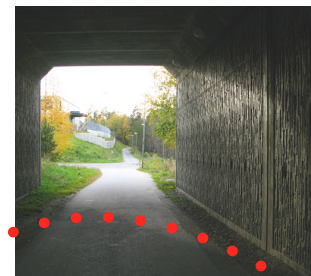
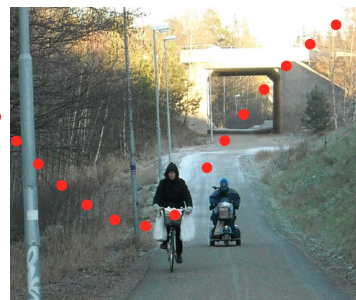
Ett gunnebostängsel separerar E4:an från fotgängarna.



Njut av utsikten?



Vägen mot Kungens Kurva går mellan skogsmark som skymmer E4:an och en slänt krönt av en mur. Men den används.



Ytterligare en gångtunnel...



Genom täta snår där åtminstone JAG inte vill gå ensam i mörkret.



Framme vid Månskärsvägen! Fortfarande några hundra meter kvar innan jag kommer till den centrala handelsplatsen i Kungens Kurva.



1000 m
Kungens
Kurva

Koppling Skärholmen - Segeltorpsrondellen

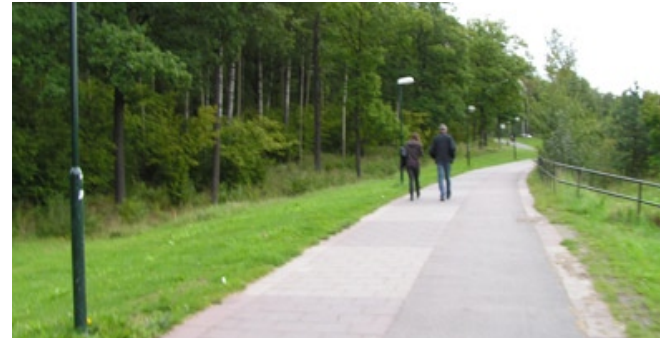
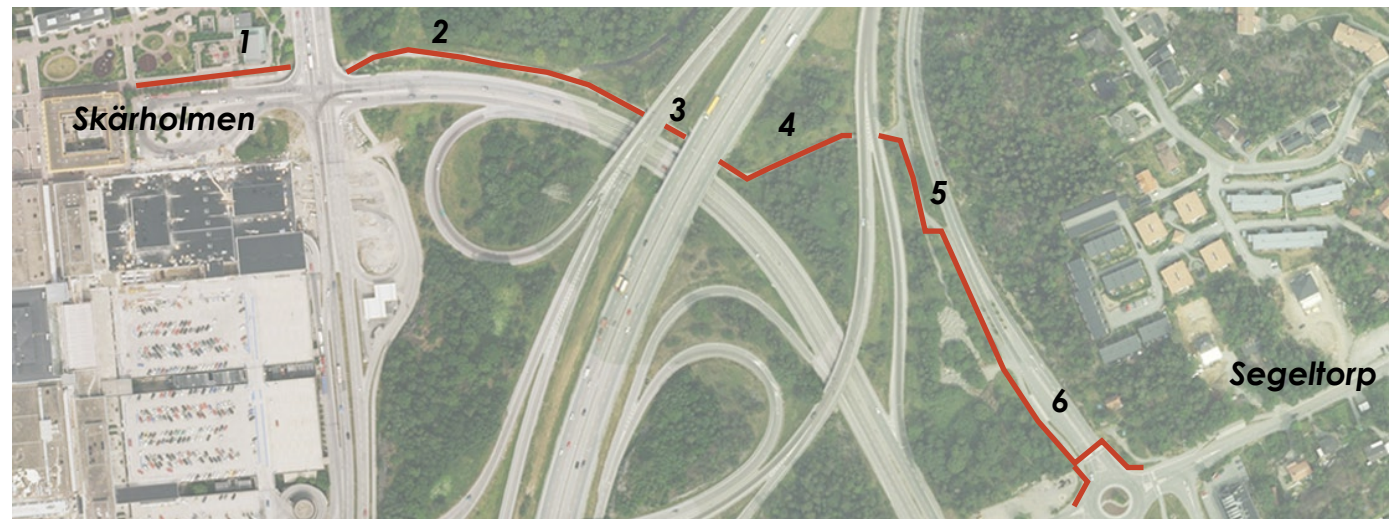
Mellan *Kungens Kurva* och **Skärholmen** finns i huvudsak två gång- och cykelstråk - det ena kallar jag koppling Segeltorpsrondellen och det andra koppling IKEA. Både kämpar för att ta sig förbi den motorvägskarusell som E4/E20 och dess av- och påfarter bildar, och trots att Kungens Kurva och Skärholmen egentligen ligger nära varandra, så tar det minst 10 -15 minuter att gå emellan dem. Man går längs med eller under starkt trafikerade vägar, genom mörka gångtunnlar och längs med remsor av vildvuxen natur som får fylla ut de oanvändbara ytorna kring motorvägen. Transportsträckor för fotgängare- och cyklister där det inte händer särskilt mycket.



1. Oavsett om man väljer att ta vänster mot Segeltorp eller höger mot IKEA och Heron City, måste man ner i den här viadukten när kommer från Skärholmen.



4. Därpå följer ännu en anonym och vildvuxen raksträcka, som leder mot nästa viadukt.



2. I en ekdunge på vänster sida strax efter viadukten finns en plats där folk brukar sitta och kalasa på inköp från Systembolaget, vilket gör det lite obehagligt att gå förbi här ibland.



5. Här en person som är på väg mot samma viadukt men från Kungens Kurvahållet.



3. Efter en stund kommer man fram till E4:ans viadukt och går alltså under motorvägen, med en annan bred väg på höger sida. Längst bort skimtar Kungens Kurva.



6. Slutligen framme vid «Segeltorpsrondellen», en viktig nod som leder både vidare till Segeltorp och till Kungens Kurva.

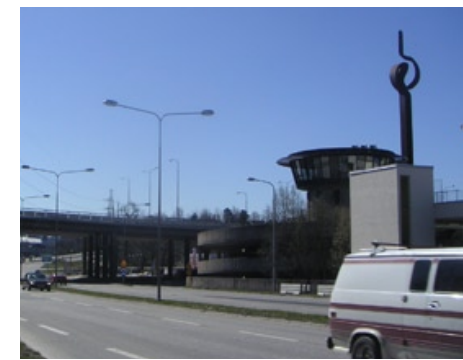
Koppling Skärholmen-IKEA



1. Tar man till höger efter Skärholmen går man under bilvägen en bit.



2. Man passerar impedimentytör..



3. Statyn «Vridande moment», 1968, av Aston Forsberg är ett viktigt landmärke.



3. Skärholmen Centrums berömda jättegägarage.



4. Längre fram kommer man till ett vägskäl.



4. Och ytterligare en serie viadukter.



5. Åt höger leder gång- och cykelvägen till Heron City.



6. Ytterligare en tunnel att passera för de som ska till IKEA.

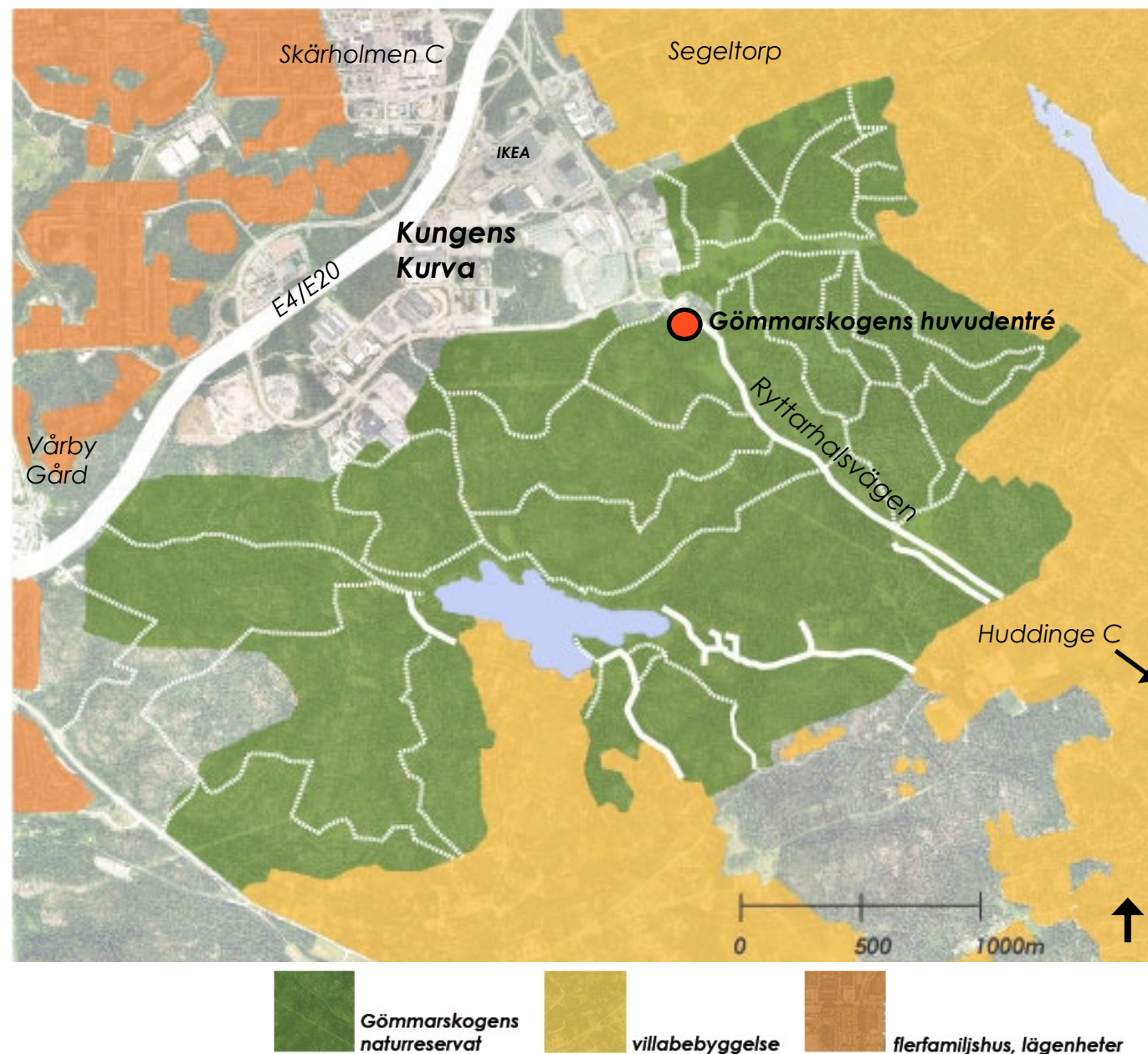


Koppling till Gömmarskogens naturreservat

Mellan *Kungens Kurva* och *Gömmarens naturreservat* är den fysiska kopplingen dålig. Det finns en huvudentré till reservatet, samt ytterligare några mer informella «entréer» i form av stigar. Huvudentrén är den enda plats där det finns en informationsskylt, i övriga Kungens Kurva saknas informationsskyltar om reservatet helt. Den visuella kopplingen mellan områdena är på sätt och vis god, eftersom man nästan överallt i Kungens Kurva ser reservatet som en mörk skogsrand av gran i söder. Problemet är dock att denna rand oftast ter sig som en mörk och sluten «vägg» som inte går att ta sig in i.

Vid huvudentrén börjar Rytthalsvägen, även kallad Brandvägen, som är anpassad till biltrafik, men förbjuden för genomfartstrafik. Det är en relativt bred, asfalterad väg utan trottoarer, som fungerar som cykelväg för de som vill ta sig från Kungens Kurva till södra sidan av reservatet och vidare till Huddinge Centrum. I mörkret är det dock ingen trevlig väg eftersom tillfredsställande belysning eller gångbanor saknas, och få människor rör sig här. Det blir då en isolerad och otrygg väg.

Andra iordningsställda vägar där man kan ta sig fram med cykel eller barnvagn saknas i stort sett helt i reservatet, om man inte räknar de lokala bilvägarna i söder. Då huvudentrén (se nästa sida) ligger i sydöstra hörnet av Kungens Kurva, innebär detta att de som kommer västerifrån, alltså från Vårbyhållet, har sämst tillgänglighet till naturreservatet. Under möten med Vårbyborna har däremot önskemål om bättre kopplingar till Gömmarens naturreservat framkommit. Mest tillgängligt norrifrån är reservatet för de som bor öster om Kungens Kurva, dvs. i Segeltorps villaområde. Även villaområdena söder om reservatet har god tillgänglighet. Kanske vore en lösning att flytta huvudentrén så att det ligger närmare Vårby, eller att öppna upp fler alternativa vägar mellan Kungens Kurva och reservatet.





Fotomontage: Området kännetecknas av en småskalighet, här finns flera olika verksamheter blandade i de låga husen, bl.a. en thailändsk lunchrestaurang.

Huvudentrén

Det finns inga skyltar i övriga Kungens Kurva som indikerar att entrén ligger här. Platsen ligger dold bakom en rad andra verksamheter och byggnader och är av mycket informell natur, även om det inte saknas en informationstavla med karta på och en liten parkering.



1. Såhär ser det ut när man närmar sig området från Smistavägen. Man måste ner till höger, in under viadukten till vänster, och sedan svänga ytterligare en gång till höger, innan man siktar det område som ligger framför «entrén».



2. När man gjort alla svängar, är det fortfarande svårt att ana att detta är huvudentrén.



4. Den officiella besöksparkeringen.



3. Här börjar reservatet synas. Bilden till höger visar parkeringen, och bakom bilen längst in skymtar en informationsskylt.



Mer informell entré vid Kungens Kurvaleden.

Stadsnära grönområde tas ej tillvara

Huddinge kommun har många stora grönområden, något som man från kommunens sida är mån om att framhålla. På Huddinges hemsida påpekar man bland annat att kommunen har 33% skyddad mark (www.huddinge.se). Men om man tittar på hur de gröna områdena är fördelade, ser man strax att de flesta grönområdena återfinns i kommunens södra, mer lantliga, delar, där också färre människor bor. De mest urbana och tätbebyggda områdena, där majoriteten av kommunens invånare bor, har färre grönområden i sin närhet. Gömmarskogens naturreservat är kanske det grönområde i Huddinge som har den mest urbana och befolkade omgivningen. Reservatet skulle därför kunna utgöra en viktig «grön lunga» - en stadspark - för samtliga boende i kommunens norra delar, i en miljö där andra stora grönområden faktiskt saknas.

Vi har redan konstaterat att tillgängligheten till Gömmarskogens naturreservat är låg. Det beror delvis på reservatets karaktär - Gömmaren är en av de högst belägna sjöarna i hela länet, och en av få sjöar som inte avvattnas mot Mälaren i norr utan istället söderut. Den omges av backig terräng, som ibland övergår i våtmarker, och så gott som hela reservatet av tall- och gran-skog. Men otillgängligheten beror även på att det finns mycket få entréer och att det nästan helt saknas gång- och cykelvägar, upptrampade stigar ej inräknade. Utåt har reservatet dessutom en mestadels anonym karaktär och för en oinvidg framgår det varken att det är ett naturreservat eller på vilket sätt man kan använda sig av det.

Ett otillgängligt reservat är svårt för människor att använda, och därmed att värdera och uppskatta. Att Gömmarskogens naturreservat redan idag är otillgängligt, innebär förstås en grogrund för att beslut som skadar området fattas. Reservatets potentiella värde för denna del av Huddinge kommun och Storstockholm, harmnar i skymundan och tas inte tillvara fullt ut.

Mer synligt - längre bort?

I förslaget till fördjupad översiktsplan för Kungens Kurva, hävdar Huddinge kommun att man vill «utveckla tydliga entréer till Gömmarens naturreservat» (FÖP Kungens Kurva) och att det är viktigt att tillgängliggöra det. Men samtidigt skriver kommunen, som jag redan visat på s.90?, att man ska frigöra mark för bebyggelse genom att flytta gränsen för naturreservatet cirka 300 meter söderut, *bort från Kungens Kurva*. Man vill kompensera detta genom en utökning av naturreservatsområde i ett område mellan Flottsbro och Masmo, ett område i västra Huddinge där det inte bor lika mycket folk.

Hur går detta egentligen ihop? Blir reservatet mer tydligt och tillgängligt av att man flyttar det bort från Kungens Kurva, och dessutom till ett område där färre människor potentiellt sett kommer att utnyttja det? Nej, tvärtom är det ju i en mer urbaniserad och befolkad kontext som reservatets värden bäst kan komma människor tillgodo. Att ett reservat är tillgängligt borde rimligtvis hänga samman med att dess entréer är visuellt tydliga och även befinner sig geografiskt nära människor. Att inte ta tillvara eller utvärdera möjligheten att utnyttja det speciella i att två så olika områden gränsar direkt till varandra, framstår för mig som att man anpassar sig till kortsiktiga kommersiella intressen.

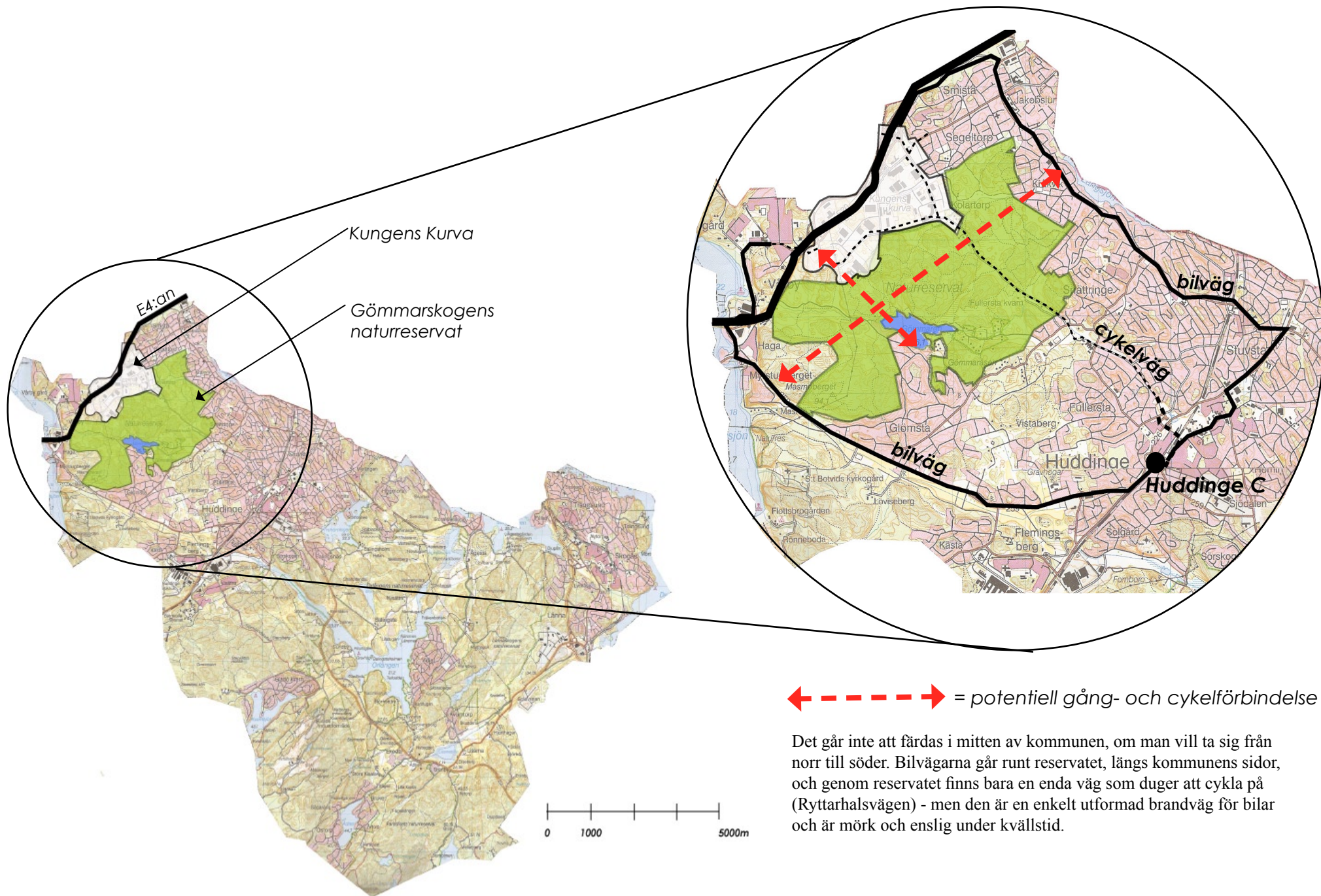
Men måste bebyggelse längs med Gömmarskogens kant innebära något negativt? Om man ser på den bebyggelse som finns just i skogsbrynet idag, nämligen det T-formade byggnadskomplex som ligger i sydvästra Kungens Kurva söder om Kungens Kurvaleden, kan man snabbt konstatera att den faktiskt utgör en stor barriär mellan Kungens Kurva och Gömmaren, helt enkelt därför att den upptar en stor yta som man måste gå runt. Den stora byggnaden gör också att naturreservatet inte syns från vägen. Om bebyggelse placeras längs med resten av skogskanten kan man anta att reservatet riskerar att bli än mindre synligt och otillgängligt. Men

kanske kan man med rätt bebyggelse t.o.m. synliggöra reservatet? Det verkar då viktigt, att den nya bebyggelsen blir så pass «porös» och diskret, och låg, att den inte fullständigt konkurrerar ut synintrycket av reservatet och inte heller skapar ytterligare en fysisk barriär i landskapet mellan naturreservatet och Kungens Kurva.

Det finns många argument för att tillgängliggöra reservatet, förutom kanske det mest uppenbara som att fler människor kan få glädje av att vistas där. Reservatet utsätts idag på vissa ställen för ett hårt slitage, troligtvis p.g.a. att alla besökare samlas på en och samma tillgängliga plats. Den enda officiella badplatsen befinner sig på sjöns södra sida, i närheten av de vidsträckta villaområdena. Under de mest intensiva sommarveckorna ser man här matrester, fimpar, ölburkar och rester från olovlig eldning i form av svarta fläckar på bergshällarna. En mycket sliten vegetation vittnar också om att trycket på miljön är alltför högt.

Målpunkt istället för barriär

Ytterligare ett argument för att tillgängliggöra reservatet är att det idag fungerar som en stor barriär i Huddinge kommun. Man måste ta sig runt reservatet på olika sätt, för att komma från Huddinges norra delar till Huddinge Centrum i söder. Reservatet kan också sägas stoppa upp rörelser mellan Huddinge kommun och den närmast liggande delen av Stockholm Stad - Skärholmen. En högre tillgänglighet visavi kommunen i stort där reservatet går från att vara ett svåråtkomligt «vakuum» till ett för invånarna gemensamt, lättillgängligt och attraktivt grönområde, borde vara målet. Denna lösning känns än mer relevant om planerna på att utveckla Kungens Kurva och Skärholmen till ett «alternativ till stadskärnan» blir verklighet.



Ovan: Huddinge kommun. Gömmarskogens naturreservat är mer bostadsnära än de flesta andra grönområdena i kommunen (de rosa områdena är bebyggda områden).

Delområden

Beskrivning av tillvägagångssätt för att identifiera karaktärer och delområden

För att försöka hitta avgränsningar för de olika områdena, utgick jag från kartan över gång- och cykelstråk, och försökte tänka mig att jag färdades längs dessa stråk. Därefter tänkte jag på de egenskaper som jag associerade med olika platser eller områden i Kungens Kurva som jag då passerade, och studerade sedan fotografier för att se om jag mindes rätt och om det var något jag glömt bort eller inte tänkt på.

Jag började med att göra en enkel kartbild där jag skrev in egenskaper som jag förknippade med olika platser i Kungens Kurva. Efterhand valde jag ut ett begränsat antal ord för att lättare kunna jämföra de olika miljöerna med varandra. Jag har skapat en lista med motsatspar och sedan har jag för varje område försökt att se vilka ord i listan som passar in på platsen. Genom att ha i förväg bestämda ord, har jag lättare kunnat beskriva platserna i förhållande till varandra, istället för att skriva «öde» på en plats och «fridfullt» på en annan, ord som ju har olika positiv eller negativ laddning. Detta för att inte fastna i förutfattade meningar om huruvida en plats är angenäm eller obehaglig.

Ibland har jag tyckt att en del begrepp inte relevanta för en plats, då har jag inte heller tagit med dem. Ibland upplevs en miljö i första hand som storskalig, öppen och tyst, och att ta med egenskapen «otrygg» bara för att den finns på listan och därför att den passar något bättre än «trygg» har verkat meningslöst. När det gäller exempelvis egenskaperna «stilla» och «livligt» beror

det ibland på vilken tid på dygnet det handlar om. Då har jag tagit med båda, för att visa att karaktären kan skifta. Att karaktären skiftar är ju i sig en egenskap.

Generellt kännetecknas området dock av liv och rörelse på de tider när affärerna är öppna, och på de tider när folk har tid att handla - under helger och eftermiddagar. Den enda plats där det är livligt på kvällstid är Heron City.

Jag har med begreppet «mycket trafik» eftersom jag tycker att det är viktigt att peka på att området är anpassat till trafiken, men att mängden biltrafik varierar ändå kraftigt mellan olika delar. En del områden är relativt bilfria den allra största delen av tiden, men får ibland stora trafikflöden. Slutsatsen är att Kungens Kurvas miljö skiftar i uttryck från urbant, bullrigt, storskaligt och modernt till platser som rentav har en lantlig karaktär eller består av vildväxande «natur». Det är tvära kast mellan mycket storskaliga miljöer och miljöer som är mycket slutna och småskaliga, liksom mellan visuellt och auditivt bullriga platser och helt ödsliga och tysta miljöer.

stilla - livligt

ljudligt - tyst

slutet-öppet

storskaligt - småskaligt

likformat - varierat

utspritt- tät

tryggt - otryggt

mycket biltrafik

Ovan: Beskrivande ord för landskapet i Kungens Kurva.

Skärholmen C

livligt, ljudligt, slutet,
otryggt, storskaligt,
likformat

stilla, tyst, slutet, varierat,
småskaligt, tryggt

Segeltorp

livligt, ljudligt,
öppet, varierat,
mycket trafik

stilla, slutet, småskaligt,
varierat

IKEA

ljudligt, slutet/öppet,
storskaligt, likformat,
otryggt, mycket trafik,
utspritt

livligt, ljudligt,
öppet, storskaligt,
varierat, mycket
trafik

öppet, bullrigt, utspritt,
storskaligt, likformat

stilla, tyst, öppet,
storskaligt, utspritt

likformat, storskaligt,
stilla, utspritt

E4/E20

stilla/livligt, ljudligt,
öppet, storskaligt,
varierat

Heron City

stilla, slutet, tätt,
otryggt, varierat,
småskaligt

stilla, öppet, stor-
skaligt, varierat,
mycket trafik,
utspritt

tyst, slutet, småskaligt/
storskaligt, likformat, tätt

Vårby Gård

stilla, tyst, slutet,
otryggt, tätt

stilla, tyst, slutet,
storskaligt, varierat,
utspritt

stilla, tyst,
slutet,
storskaligt,
likformat,
utspritt

stilla, tyst, slutet,
småskaligt, varierat

stilla, tyst, slutet,
likformat, otryggt

stilla, slutet, storskaligt,
likformat, utspritt

öppet, storskaligt,
utspritt

stilla, tyst, slutet/öppet,
småskaligt, likformat/varierat

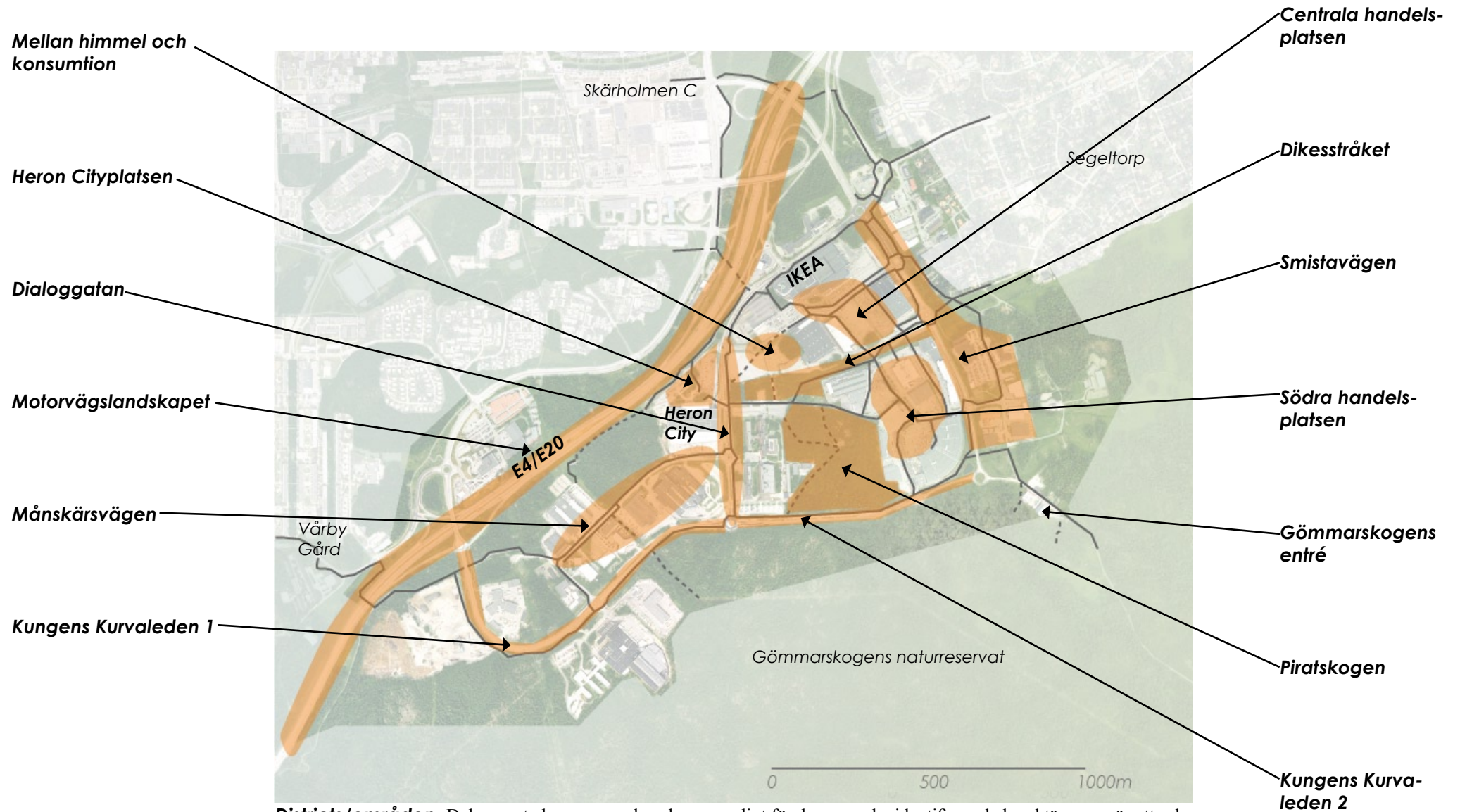
livligt, ljudligt, öppet/slutet,
storskaligt, mycket trafik

ljudligt, öppet,
storskaligt, utspritt

Gömmarskogens naturresevat

Analys av områden, deras egenskaper och atmosfär

Utvalda områden i Kungens Kurvaområdet, utifrån ett fotgängarperspektiv



Districts/områden. Delar av staden som upplevs ha en vanligt förekommande, identifierande karaktär som gör att sektionen uppfattas som ett område, exempelvis en park. Källa: Kevin Lynch, *The Image of the City*.



Motorvägslandskapet regional länk, lokal barriär

E4:an, som möjliggör Kungens Kurva existens, är också det som i mindre, lokal skala istället skär av platsen från omgivningen och försvårar lokala förflyttningar. Vägen utgör en kant i landskapet som är svår att korsa, den är bred och det finns få broar och gångtunnlar. Runtomkring motorvägen uppstår impedimentytor av gräs eller vildväxande skog som inte heller går att utnyttja som vistelseytor. Visuellt kommunicerar motorvägen med skyltar och pilar, och skärmas av med hjälp av vallar, diken, träd- eller buskridåer. De som åker på den görs uppmärksamma på Kungens Kurvas köpcentrum och företag längs vägen, men får ingen övrig information om landskapet de färdas i. En stor utmaning ligger i det faktum att motorvägen *både* utgör en förutsättning och ett hinder för Kungens Kurvas utveckling.





Området präglas av stora byggnader som saknar direktkontakt med gatumiljön.



En del gångstigar är helt informella och verkar endast användas av människor som jobbar här.



Ibland är vägen mellan Vårby och Kungens Kurva avstängd, som om den inte ledde någonstans.



Månskärsvägen gåtfullt ödligt

Månskärsvägen är idag en gata som allt som oftast är tom och obefolkad. Här finns få synliga verksamheter och trots att här finns flera stora arbetsplatser, så ser man sällan några människor som rör sig i området. Byggnaderna ligger oftast mellan 10-50 meter från vägen, ofta är det deras lastkajer och parkeringsplatser som vetter mot gatan. Månskärsvägen utgör trots sin ödsliga karaktär en viktig länk för de som ska vidare till Vårby Gård.

Här finns också ytor med oklar status, som verkar oproportionerligt dimensionerade för sitt syfte.



I fonden ligger Emersons stora kontorskomplex, som både utgör en fysisk och visuell barriär i området.



Andra delar präglas starkt av att de passerar «baksidor».



Månskärsvägen när man tittar mot öster. Att ta till höger här går, men då hamnar man i ett område som är ännu mer tomt och öde och mest utgör en omväg.



Närmast E4/E20. Platsen präglas av sin öppenhet, men det saknas övergångsställen. Här finns bl.a. en buss- och lastbilsverkstad samt ett grustag.



Här går man förbi Stockholms Transport- och Fordonstekniska gymnasium.



Till och med på gångvägarna är «bilar» ibland närvarande. Här är det stora kontraster mellan naturmarken/skogen, och bilvägen som går precis bredvid.



Mycket diskret «entré» till Gömmarskogen.



Den stora kraftledningen som korsar Kungens Kurva syns tydligt här, ett viktigt landmärke, också när man rör sig inne i Gömmarens naturreservat.



Här passerar man Emerson, vars företagsområde och byggnader skapar en stor barriär, men också ett viktigt landmärke, i landskapet.

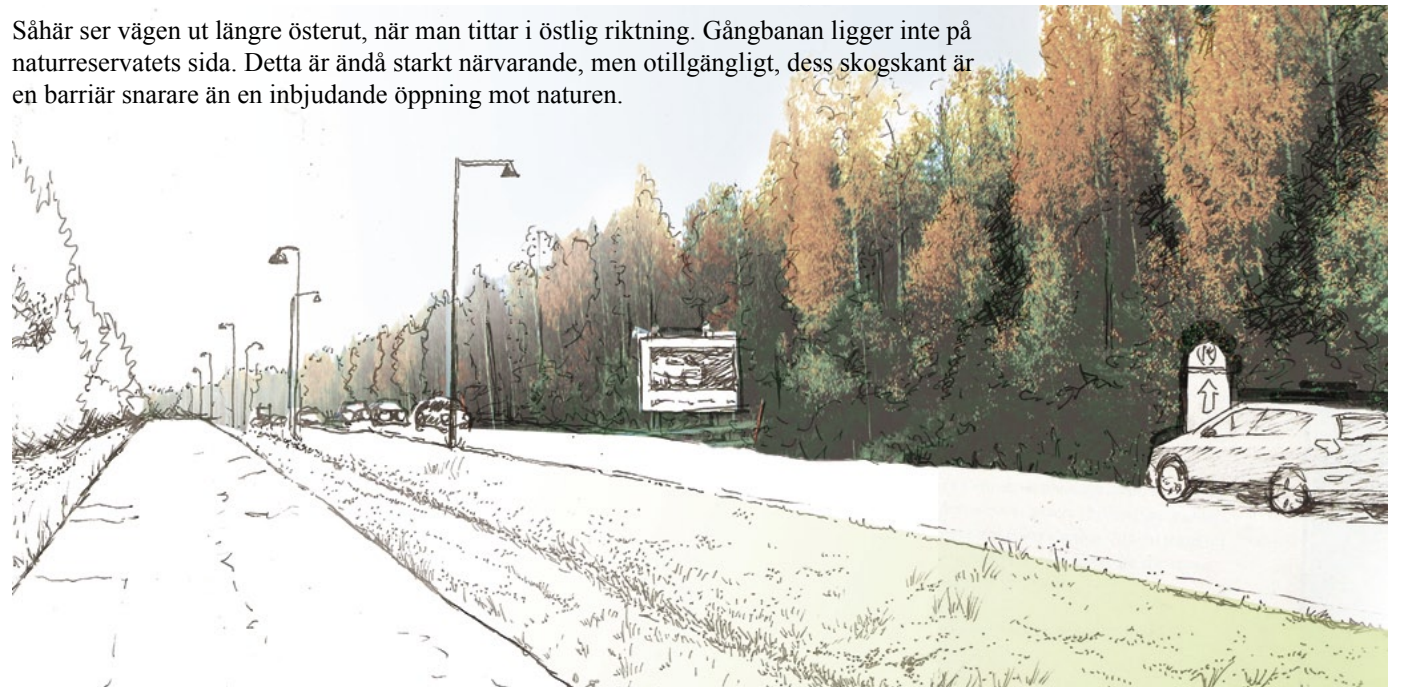
Kungens Kurvaleden - västra delen

Det här är ett viktigt stråk för de som kommer från Vårbyhålet och vill vidare mot ex. Gömmarskogen, Huddinge Centrum eller Kungens Kurva södra delar. Men vägen kantas glest av anonyma byggnader och verksamheter, på avstånd från vägen eller med staket runtom. Tätt sly bidrar till känslan av ett väglandskap i bilens skala. Här finns få detaljer. Trots att man passerar in till Gömmarskogens naturreservat, finns ingen skyltning som informerar om detta, och inte en enda iordningsställd entré att använda. Vårbybor får klara sig bäst de kan!

Kungens Kurvaleden - östra delen



Så här ser vägen ut längre österut, när man tittar i östlig riktning. Gångbanan ligger inte på naturreservatets sida. Detta är ändå starkt närvarande, men otillgängligt, dess skogskant är en barriär snarare än en inbjudande öppning mot naturen.



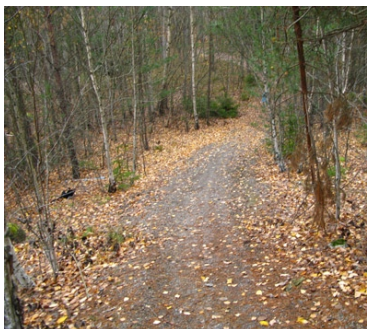
När gångbanan tar slut skapar människor sina egna vägar utanför det planerade.



Kungens Kurvaleden omges här på båda sidor av skog. Här tittar man mot väster, från busshållplatsen. Det finns ingen gångväg på denna sida, människor har trampat upp en stig längs med vägen.



Trots att skogsområdet ligger bara hundratalet meter från Kungens Kurvas centrala handelszon med jätteparkeringar och full aktivitet dagen lång, är här nästan kusligt öde. Den övergivna platsen har tagits i besittning av anonyma människor som tycks vilja vara ifred. Och ifred blir de lämnade, för det finns ingen anledning att vilja gå djupt in i denna skogsstump när man endast ser några meter framför sig och dessutom har en känsla av att röra sig på någon annans mark.



«Piratskogen»
kommunens mark

Dikesstråket ruderatmark - östra delen

Vattnet som inte finns?



Det fuktiga stråket med öppna diken och mer vild vegetation, börjar här väster om Smistavägen och fortsätter hela vägen bort mot Heron City.



Stråket utgör en intressant miljö med många möjligheter, men upplevs som ovårdad och förvildad. Delar av det kan inte korsas, och utgör en barriär i Kungens Kurva centrala del.



Diket utgör en diskret parentes i utemiljön som troligtvis mest ter som som «överbliven» i de flesta besökares ögon. Den lugna miljön utgör en behaglig kontrast till handelsplatsens intensiva uttryck. Vattnet leder blicken och öppnar upp visuella samband mellan olika delområden.



Diket ligger oftast mycket lägre än den omgivande marken, och är otillgängligt och är svårt att upptäcka av denna anledning.



Denna gång- och cykelväg är parallell med diket, men separerad från det av en stor byggnad och av ruduratmark. När man går här ser man inte alls andra delar av Kungens Kurva, trots att man befinner sig i Kungens Kurvas centrala delar.

Dikesstråket ruderalmark - västra delen



Ruderalmarksväxterna frodas. Mellan östra och västra delen av centrala Kungens Kurva är detta den enda gång- och cykelvägen. Människor passerar, men ingen vill stanna kvar. En plats som har potential att bli ett centrum, en viktig nod där människor passerar på väg åt olika håll.



En inhägnad bakgård utan fönster på höger sida om gc-vägen och på andra sidan en förvildad kommunal skog med sopor i.



Längre fram kommer man ut på en jättelik, öde parkering och ser Heron City.



På ett ställe har kundvagnarna stämt möte i skogsbrynet. Kanske en del av ett framtida grönt stråk från Skärholmen och vidare söderut mot Gömmarskogens naturreservat och badsjön. Vem vet, än så länge är detta bara ett mellanrum - i tiden likaväl som i rummet.



Om man kan ta sig igenom snåren här...



...väntar Skärholmen på andra sidan den öde parkeringen.



Området sett från bilbron när man kommer från IKEA.



Detta område i mitten är dåligt sammankopplat med IKEA och Kungens Kurvas centrala shoppingområden. Bilbron bildar en barriär för gångtrafikanter. När de korsar den....



... tar trottoaren plötsligt slut i tomma intet. Människor tvingas ut i körbanan.

Mellan himmel och konsumtion - mellan IKEA och Heron City





Dialoggatan

länk mellan motorväg och naturreservat

Dialoggatan kännetecknas av att husen ligger tiotalet meter bort från gatan, eller saknar direkta entréer mot denna. Ofta finns det betydande höjdskillnader som bryter kontakten mellan gata och byggnad. Dialoggatan är en viktig länk i nord-sydlig riktning i Kungens Kurva, och skulle också i framtiden kunna vara en viktig länk mellan olika områden, t.ex. mellan Skärholmen, Vårby och Gömmarskogens naturreservat.



Skärholmen i norr



Naturreservatet i söder



Heron City när man närmar sig området på cykel från Skärholmen.



Bredvid Heron City slutar cykelvägen abrupt och övergår i en informell skogsstig längs med E4:an. Framtida länk till Vårby?



Heron City har cykelställ för sina kunder, och det spelas ständigt musik på platsen framför byggnaden.
Illustration i samarbete med Carl Carlberg.



Här finns sparade ekdungar, men man kan inte gå in i dem. Berdvid ligger Kungens Kurvas enda lekplats.



Utomhusparkeringen vetter mot E4:an.



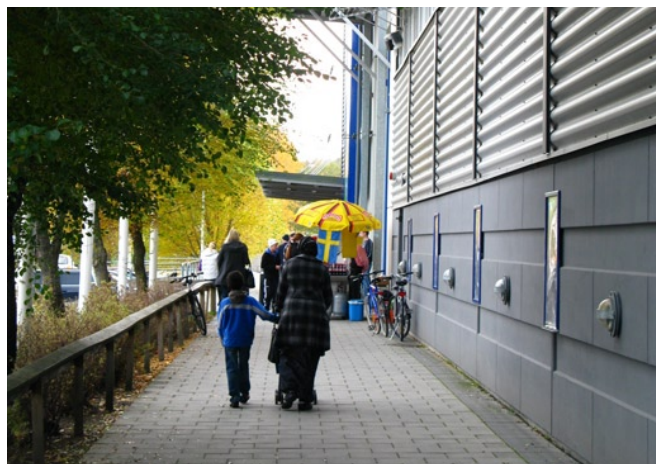
Det här är den mest befolkades platsen i Kungens Kurva området, den naturliga «centrumplatsen» där koncentrationen av butiker är som högst.



Karaktären på platsen ändras mycket beroende på klockslag.



Utemiljön präglas av mycket plats för bilar och lite mindre för människor. Det finns få bänkar, dessa är IKEA:s bänkar som står på den torgliknande platsen framför företagets entré.



Mötes- och uppehållsplatserna finns framförallt nära fasader och framför entréer.



Kaféet vid ICA tycks ha status som lokal mötesplats för Segeltorpsbor. Här kan man sitta och prata i småskalig miljö samtidigt som man har översikt över den centrala platsen. Den öppna fasaden känns viktig för att liva upp den öppna parkeringsplatsen och skapa en dynamik mellan ute och inne.



Området upplevs inte som lika livligt som den centrala handelsplatsen. I huvudsak är det två gångstråk som förbinder dessa platser. Det ena gångstråket utgörs av en trottoar med alléer som går längs en bilväg. Man korsar det öppna diket på vägen. Området präglas av kontraster mellan välskötta och mer vildvuxna miljöer.



Det andra gångstråket leder rakt mot Toys 'r' Us eller strax öster om denna byggnad.



Människor finns främst längs med fasaden på den här rundade byggnaden i Kungens Kurvas sydöstra hörn. På kvällen får platsen liv av neonskyltarnas ljus.



Det här området är åtskilt från den centrala handelsplatsen av det dikesstråk som löper genom Kungens Kurva i öst-västlig riktning. Skog och natur är närvarande på den här platsen som har en «lugnare» karaktär än den centrala handelsplatsen.

Här ligger byggnaderna längre ifrån varandra och här finns färre entréer, vilket kanske bidrar till att platsen uppfattas som mindre livfull och samlad än den centrala handelsplatsen. Här är allting mer utspritt.



Smistavägen präglas av att fasaderna på byggnaderna är långa och utan direkta öppningar mot gaturummet. Ofta är det husens lastkajer som vetter mot vägen. Byggnaderna understryker inte vägens form, oftast står det en byggnad på ena sidan vägen och sedan är det naturmark eller parkering på motsatt sida. Smistavägen är därför mest en plats som tar en till andra platser, inte en miljö där man uppehåller sig. Trots att detta på ett sätt är områdets huvudgata, där flest bilar och människor rör sig, så syns inte detta i formspråket. Framför IKEA finns också en stor inhägnad parkering, som bildar en barriär i området.



1. Detta är en av de mer trafikerade gatorna.



2-4. En stor del av vägen kantas av lastkajer, baksidor och fasader utan entréer.



5-6. Det här stillsamma området vid södra Smistavägen, som gränsar mot Gömmarskogens naturreservats allra nordligaste del, präglas del av mycket anonyma och slutna företagsfasader med inhägnade gårdar och parkeringsplatser, och dels av en mycket närvarande vegetation och växtlighet, som är både vacker och vittnar om att området befinner sig mellan två tillstånd - mellan de obebyggda ytornas ödslighet och det som skall komma.

Barriärer i Kungens Kurvas miljö - ur ett fotgängarperspektiv

Vad är en barriär?

Mitt försök att kartlägga olika barriärer i området, är en subjektivt grundad analys, baserad på egna upplevelser, erfarenheter, texter jag läst samt observationer på plats i Kungens Kurva. För det första har jag bedömt att barriärer endast kan urskiljas där det finns ett behov eller intresse av att kunna ta sig fram. Ett objekt måste «ligga i vägen» för att jag ska kunna uppfatta det som en barriär. Samtidigt är det ingen lätt avvägning, för kanske finns det många barriärer som vi inte ens är medvetna om att vi önskade försvann? Min analys är därför inte enbart gjord utifrån vilka målpunkter som finns i Kungens Kurvaområdet och var människor kan tänkas vilja ta sig fram, utan även utifrån ett helhetsperspektiv på området och vilken effekt det totala antalet barriärer i området

gemensamt ger upphov till. Jag har delat in barriärerna i olika kategorier, även om somliga miljöer säkert kan tillhöra flera av dem.

Den första kategorin är fysiska barriärer som utgörs av objekt eller miljöer, och som helt enkelt är omöjliga att korsa. Det är framförallt byggnader eller inhägnade/låsta områden men kan enligt min mening även vara miljöer som av andra skäl är totalt otillgängliga (som t.ex. E4:an eller en kraftig brant). **Den andra kategorin är miljöer som visserligen går att ta sig in i/ genom/över, men inte utan mycket besvär.** Det kan t.ex. vara ett högt stenröse, en mycket trafikerad och bred väg, ett kärr eller kanske en mörk och mycket tät skog utan stigar. **Den sista kategorin av miljöer el-**

ler företeelser som jag ser som barriärer, är av mer psykologisk karaktär. Det handlar om att miljöer väcker psykologiskt motstånd. Det kan vara att platsen ger ett tomt och ensligt intryck, t.ex. i anslutning till en lång fasad, baksidan på en byggnad, utan fönster eller dörrar. Det kan vara långa avstånd med monotona miljöer. Det kan vara att miljön är skräpig eller att vegetationen är vildvuxen och ger ett ovärdat intryck. Det kan vara att miljön är otrygg och upplevs som farlig, därför att man inte ser omgivningen p.g.a. mörka buskage, eller därför att tillfredsställande belysning saknas. Kanske är platsen bullrig eller full av illaluktande avgaser... eller helt enkelt vansinnigt tråkig... (Samtliga fotografier s.132-133 från Kungens Kurva.)

Barriärtyp 1 Kungens Kurva - fysisk hinder



En bred, livligt trafikerad motorväg... med få platser där fotgängare och cyklister kan korsa den på ett säkert sätt.



Stora byggnadskomplex kontrasterar mot människans egen skala och gör gång- och cykelavstånden längre samt blockerar sikten och hindrar överblick över landskapet.



Höga murar blockerar både förflyttningar och möjligheten att orientera sig i området p.g.a. visuella hinder.



Inhägnade områden.

Barriärtyp 2 Kungens Kurva - svårtillgänglig miljö



Ruderatmarker, vildvuxna miljöer som är svåra att ta sig fram genom och ger ett övergivet och anonymt intryck.



Svårtillgängliga områden p.g.a höjdskillnader, avsaknad av iordningsställda gångbanor samt slyig, tät vegetation.



Vattenmiljöer som är svårtillgängligt p.g.a. att marken runt omkring lutar för brant .

Barriärtyp 3 Kungens Kurva - psykologiskt motstånd



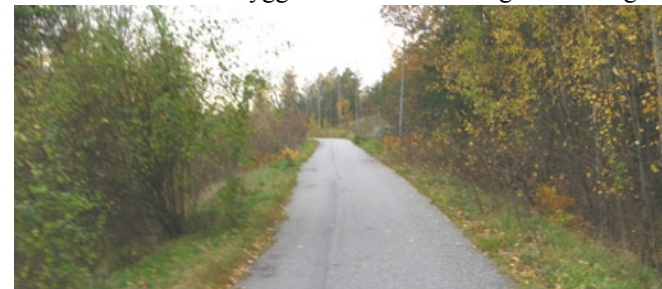
Skräpiga och eftersatta miljöer som är ödsliga och saknar koppling till resten av området. Det är brist på platser gestaltade för mänsklig vistelse i området.



Stora andel hus med plats för få kommersiella aktörer, «baksidesfasader» p.g.a. gallerisering och byggnadsstil - förhindrar interaktion mellan inne och ute, dränerar utemiljön på folk och försvårar för etablering av mindre verksamheter.

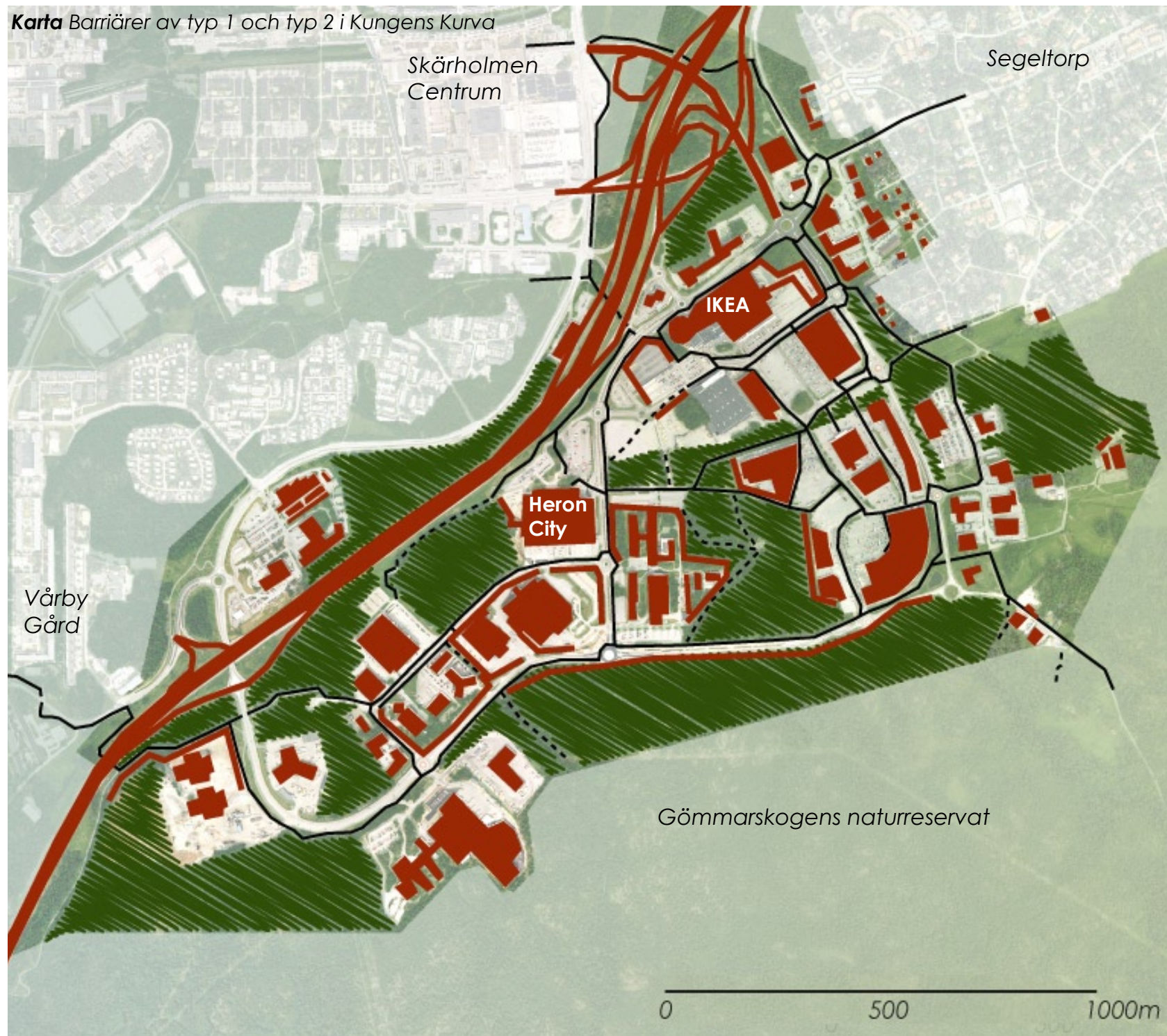


Mörka och folktomma miljöer som är vandaliserade känns otrygga i mörker och tråkiga under dagtid.



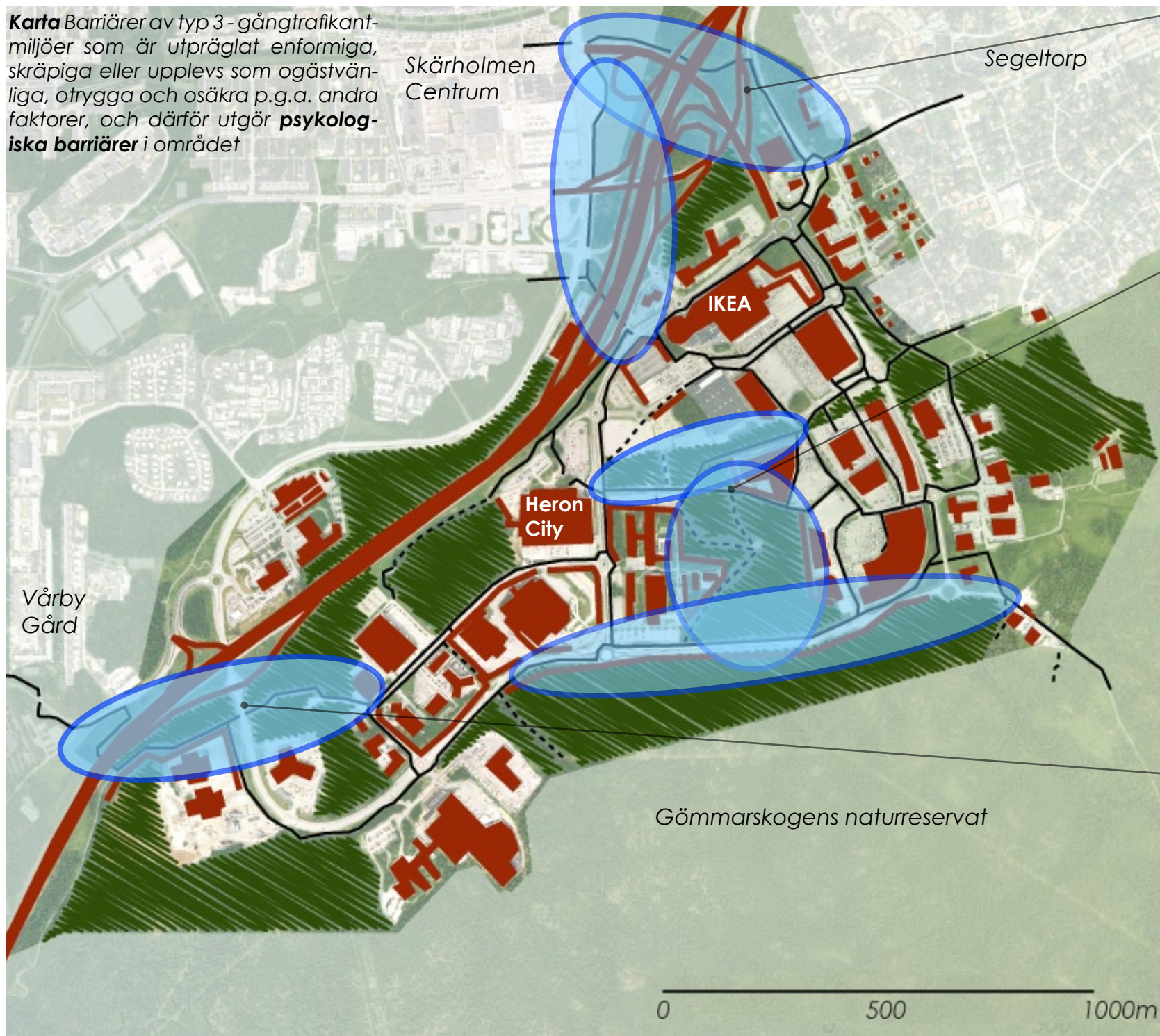
Miljöer som är trånga med många mörka buskage, där det helt saknas utblickar mot omgivningen, är inte bara tråkiga men kan också vara mycket skrämmande.

Karta Barriärer av typ 1 och typ 2 i Kungens Kurva



- gång-/cykelväg
- upptrampad stig
- barriärtyp 1, byggnad
- barriärtyp 1, stängsel, mur, kraftig nivåskillnad
- barriärtyp 2, snårigt grönområde, rude-ratmark, svår-tillgänglig slänt, fuktigt område...

Karta Barriärer av typ 3 - gångtrafikantmiljöer som är utpräglat enformiga, skräpiga eller upplevs som ogästvänliga, otrygga och osäkra p.g.a. andra faktorer, och därför utgör **psykologiska barriärer** i området



1. Gångstråken mellan Skärholmen Centrum och Kungens Kurva passerar ett sorts ingenmansland där ingen vill uppehålla sig men där många tvingas promenera. Under mörker kan promenaden längs med de mörka buskagen blir rena skräckupplevelsen.

2. Grönområdet i centrala Kungens Kurva, som korsas av ett av de viktigaste gång- och cykelstråken i öst-västlig led, består av skräpig, vildvuxen ruderatmark och tät, slyg skog som helt tycks sakna skötsel. Det strategiskt placerade området skulle kunna användas för att skapa en intressant urban grön miljö, och för att länka till Gömmarskogens naturreservat, men idag är den här zonen mest en bortglömd plats som utgör en stark barriär. Även gränsen mot Gömmarskogen bildar en barriär med höjdskillnader, avsaknad av gångvägar och information samt den täta, mörka skogen.

3. Det smala gång- och cykelstråket som förbinder Kungens Kurva med Vårby Gård är en ofta sluten och mörk miljö, isolerad från omgivningen, som under långa sträckor är enformig och otrygg med tät vegetation eller händelselösa bilmiljöer med hög bullernivå.

Barriärer i Kungens Kurva - slutanalys

Extrema kontraster & barriäreffekter

Kungens Kurvas miljö präglas av kontraster mellan extrema miljöer som alla har det gemensamt att de sällan är medvetet gestaltade för annan mänsklig aktivitet än att köra bil, parkera och sedan gå in i en butik. En stor del av utemiljön utgörs antingen av något som kan kallas «baksidor» eller också av «mellanrum» - platser i anslutning till stängda husfasader utan dörrar eller fönster, och platser som ger intryck av att vara övergivna, bortglömda och händelselösa. Folklivet koncentreras starkt till specifika platser och tider. En stor del av miljöerna är ödsliga, tysta och fulla av tät, vildvuxen vegetation - medans andra miljöer är bullriga, fulla av bilar och människor, grälla reklamskyltar och hektisk handel. Övergången mellan de olika typerna av miljöer sker ofta tvärt. Detta är typiskt för Kungens Kurva, vilket också speglar hur området sköts - privata markägare bryr sig inte om miljön bortom den egna ägo gränsen eller den miljö som kunderna aldrig ser - baksidan. Däremot satsar man allt på parkeringar, bilarnas framkomlighet och entréernas synlighet. Tillståndet hos grönsstrukturen i området speglar detta - ofta ser man t.ex. klippt gräsmatta intill en slänt övervuxen av ogräs.

Var finns miljöerna som är varken eller? Varken överbefolkade och fulla med bilar, bussar, blåa IKEA-påsar, enorma reklamskyltar, 75-procentsrabatter, tillfälliga korvstånd och överbelamrade ICA-vagnar, *eller* helt folktomma, utan belysning och iordningsställda gångvägar, fulla med ruderatmarksväxter som snabbt breder ut sig, spår efter hemlighetsfulla existenser, med andammattan och hennes nio ungar som gömmer sig i vassen, brevid gamla sopor och tomma popcornkartonger? Svaret är att de inte finns. Här finns inga gröna miljöer som samtidigt har ett naturligt folkliv. Här finns inga folkrika platser där man samtidigt kan sitta ner och ta en fika. Här finns inga trevliga promenader som leder en vidare till Gömmarens naturreservat för ett dopp i det blå. Här är det de kommersiella krafternas som styr - och resultatet tycks bli antingen transportsträckor eller miljöer där man *konsumerar*, och sen en massa

odefinierade platser som lever sitt tysta liv däremellan, ängsligt avvaktande den stund när de ska bli ekonomisk intressanta... Och effekterna är tydliga - området innehåller en mängd brister ur ett fotgängar- eller cyklistperspektiv, och dessa brister skapar barriärer på lokal nivå.

Regional attraktion - lokal barriär

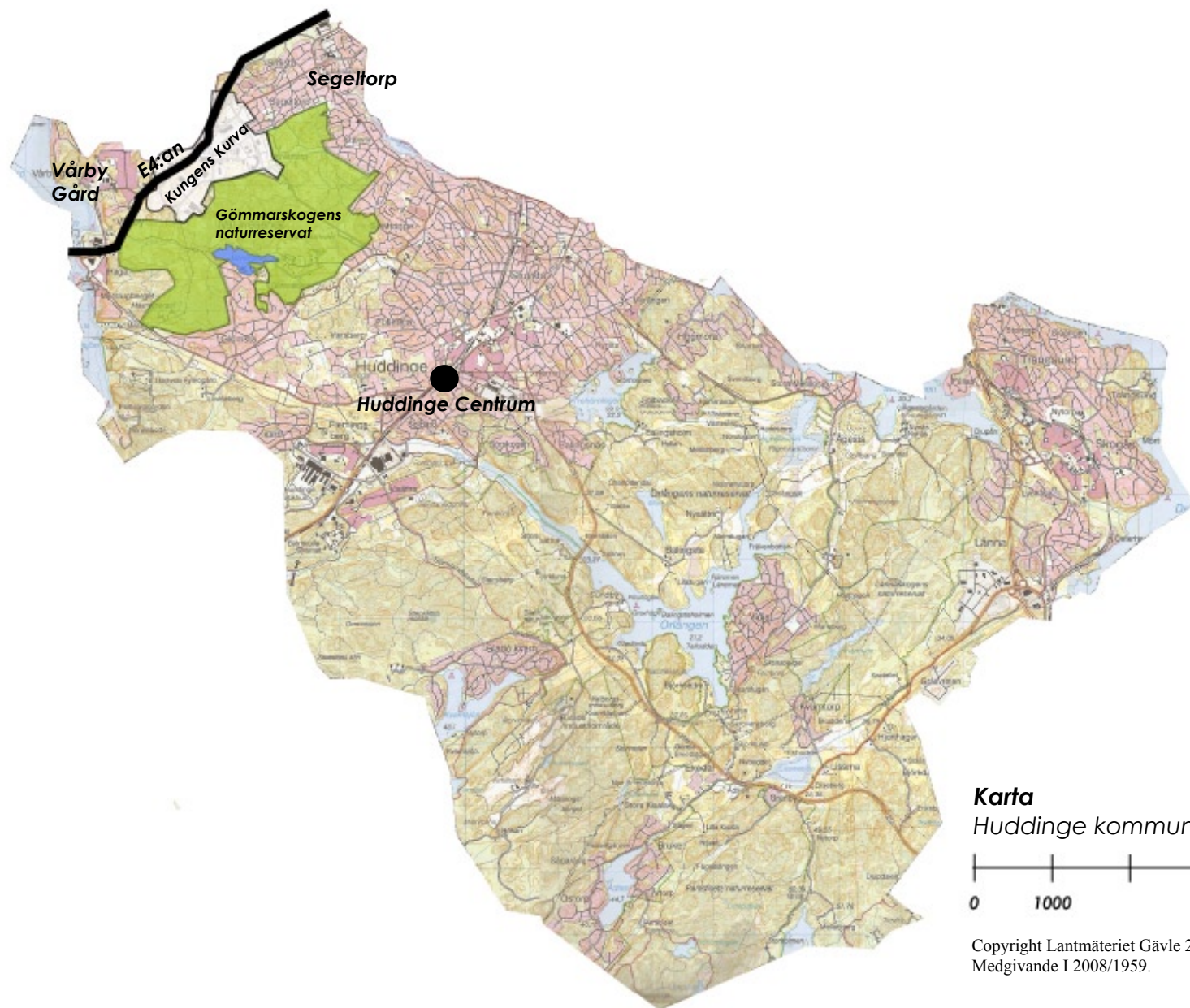
När man ser på min barriäranalys över Kungens Kurvaområdet och hur många olika barriärer som finns där, ur ett fotgängar- och cyklistperspektiv, blir slutsatsen snarast att hela Kungens Kurvaområdet egentligen utgör en enda stor barriär i lokal skala. Det är inte enkelt eller rofyllt att vistas här som fotgängare eller cyklist. Som synes på kartan över barriärer av typ 1, 2 och 3 (föregående sida) är det tre zoner som jag ser som extra problematiska - därför att de enligt min analys innehåller *både* fysiska och psykologiska barriärer, och dessutom befinner sig på gränsen mellan olika delområden. Det handlar om kopplingen mot Skärholmen, kopplingen mot Vårby Gård, liksom en zon mitt i centrala området med en gångväg som utgör en viktig länk mellan östra och västra Kungens Kurva och även mot Gömmarskogens naturreservat. Intressant nog är alla de tre zonerna också områden med stora gröna ytor - något som jag ser som en tillgång för att kunna förbättra dem.

Kungens Kurvas landskap förstärker den sociala segregationen

Vad blir effekterna av detta? Enligt min analys, är det i förlängningen kopplingen mellan Vårby Gård och de centrala delarna av Huddinge med Huddinge Centrum, som blir mest lidande. Vårby Gårdborna måste ta sig förbi flera stora hinder för att ta sig till sin kommuns centrum - E4:an, Kungens Kurva liksom Gömmarskogens naturreservat. Dessa utgör tre starka barriärer som i norra Huddinge kommun, och de drabbar kommuninvånare i den här delen som önskar röra sig i både nord-sydlig eller öst-västlig riktning. De måste passera ett landskap som inte är utformat i första hand för dem - nämligen Kungens Kurvas köpcentrum och E4:an. Vårby Gård är ett område med högre arbetslöshet och

större ohälsa bland befolkningen än i Huddinge i övrigt. Här finns också många resurser och potential, som en stor andel unga, den kulturella rikedom med människor från många olika länder och med många olika erfarenheter, närheten till Mälaren liksom att det via tunnelbanan hänger väl ihop med Stockholm City. Men denna potential riskerar att motverkas av att området är fysiskt avskilt från omgivningen på många sätt. Barriärerna i miljön förstärker den redan existerande sociala och ekonomiska segregationen i Huddinge kommun. Ett exempel är ironin i att trots att Vårby ligger så nära en av Huddinges största arbetsplatser Kungens Kurva, så är ungdomsarbetslösheten hög... Vårby Gård är i själva verket ett område som borde hänga extra väl ihop med sin kommun så att både kommunen liksom Vårbyborna skulle kunna plocka det bästa från varandra. Det vore säkert också av stort värde om de boende i närliggande Segeltorp lättare kunde ta sig till Vårby och till Mälaren. Man kan också tänka sig att de som bor strax söder om naturreservatet kan ha intresse av att exempelvis lätt kunna cykla till Heron City eller Skärholmen. Stadslandskapet så som det ser ut i området i dag, delar upp olika människor i olika områden, och minskar chanserna till olika former av kontakt och utbyte mellan olika grupper. Flera av de jag citerar i Del 1, menar tvärtom att i dagens globaliserade värld där kulturer ständigt stöts och blöts på ett ganska ytligt sätt, så är det extra viktigt för den sociala hållbarheten att minska segregation och öka kontaktytorna mellan olika grupper. Att Stockholmsregionen som helhet lider av stark segregation är för övrigt något som pekats ut som ett stort problem i RUFS 2001 och som borde vara hög-prioriterat att försöka motverka med alla medel. Det är enligt min åsikt ett stort problem för Huddinge kommuns hållbarhet och attraktivitet att miljön är så splittrad och uppdelad. Om Kungens Kurva görs mer tillgängligt för de boende i näromgivningen, kan lokala influenser påverka områdets identitet, och landskapet kan utvecklas till en miljö som fungerar i lokal skala *samtidigt* som området utgör en delregional kärna, en mer socialt och ekologisk, kanske även ekonomiskt hållbar och dynamisk stadsmiljö.

E4:an, Kungens Kurva & Gömmarskogen - Tre starka barriärer i norra Huddinge kommun



Motorvägen...



Kungens Kurva...



Gömmarskogen...



3. Idéskiss

Utgångspunkter för idéskissen

Jag har till sist försökt formulera och åskådliggöra mina idéer om hur man skulle kunna motverka barriäreffekterna i Kungens Kurvaområdet och göra det mer tillgängligt och integrerat med omgivningen på lokal nivå. Idéskissen är konceptuell, den går inte in i detalj och studerar olika lösningar. Det handlar om att försöka arbeta med en idé, ett koncept, som en metod för att ta sig an landskapets problem. Syftet med *idéskissen* är att väcka tankar kring det framtida Kungens Kurva, och kanske är den också ett sätt för mig själv att faktiskt inse hur komplext detta landskap är, det är lätt att ägna ett antal sidor åt att kritisera och analysera men desto svårare att komma med konstruktiva idéer...

Då grönstrukturens karaktär och funktion redan idag är en stark indikator på hur hela miljön fungerar, och då gröna miljöer är starkt närvarande i området, utgår idéskissen till stor del från dessa. Det är genom att föreslå en *ny* grönstruktur, med gröna urbana stråk, som idéskissen försöker lösa tillgänglighetsproblemen. Idéskissen går ut på att man försöker motverka de lokala barriäreffekterna genom att skapa *gröna urbana stråk*, esplanader som sträcker sig tvärs över landskapet och vidare ut i omgivningen, och på så sätt introducerar länkar i den fysiska miljön.

En av de största utmaningarna är kanske att merparten av marken i området är privatägd, av väldigt många olika ägare dessutom. Men om man bara stirrar sig blind på hinder och svårigheter, kommer man inte så långt. I detta konceptuella skede föreställer jag mig att sådana problem kan lösas med avtal, köp av mark eller överenskommelser som gynnar båda parter - vilket en utveckling mot ett mer tillgängligt och dynamiskt Kungens Kurvaområde gör i vilket fall.

Idéskisserna utgår från att läget för den oerhört ifrågasatta planerade motorvägen *Förbifart Stockholms* tunnelmynning som idag föreslås ligga precis mitt emellan Kungens Kurva och Skärholmen och medför

en breddning av nuvarande E4:an till det dubbla, diskuteras på nytt. Tunnelmynningen kan läggas längre västerut, innan man kommer till Kungens Kurva, eller möjligtvis längre österut. Självklart ligger det i t.ex. IKEA: s och de andra butikernas intresse att synas från motorvägen, som ju utgör förutsättningen för området så som det fungerar idag. Man kan därför misstänka att det inte bara är för höga kostnader som därför motiverar att tunneln inte blir längre, d.v.s. börjar tidigare västerut i landskapet. Men det är djupt tragiskt om påtryckningar från mäktiga kommersiella företag ska sarga landskapet ännu mer, med alla de miljöproblem detta kommer att medföra för de drygt 30 000 människor som bor i närområdet (fler bostäder planeras dessutom) och den ökning av biltrafik som med stor sannolikhet kommer att ske.

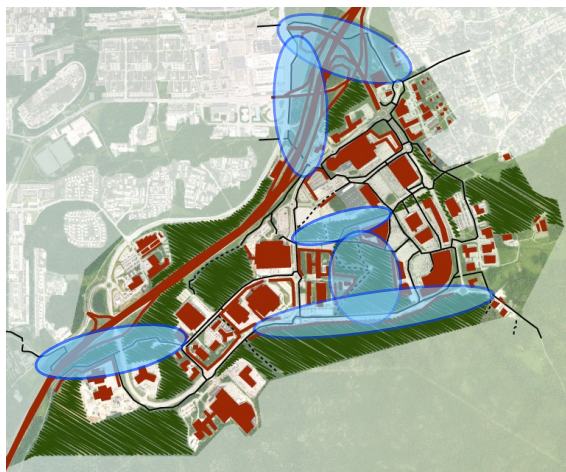
Det vore i sådana fall ett uttryck för kortsiktigt tänkande, då man förlägger miljöer som få människor accepterar att ha intill knuten, i områden där de boende är dåligt insatta i frågan och kanske inte vana vid att uttrycka sig i beslutsprocesser. Det blir säkert dyrare att göra tunneln några hundra meter längre, men hur mycket dyrare i samhällskostnader i långa loppet kan det inte bli att ytterligare förstärka barriärerna i landskapet mellan Kungens Kurva och Skärholmen eller Kungens Kurva och Vårby Gård?

Dessutom bor det många barn och ungdomar i närområdet kring Kungens Kurva. Längre in i framtiden då fossila bränslen p.g.a. deras skador på miljö och människor kanske är förbjudna, och då energifrågan i en tid med ökad befolkning och fler invånare i städerna kräver ännu mer effektiva och sofistikerade lösningar än att alla medborgare alltid ska åka runt i individuella transportmedel, då kommer landskapen att behöva vara mer tillgängliga. Vem tror på allvar att motorvägar kommer att vara den mest optimala, hållbara transportlösningen om 50 år?

Min skiss baseras på att man istället täcker över den nuvarande motorvägen på olika sätt, för att skapa ett mer sammanhängande lokalt stadslandskap. I framtiden skulle man sedan kunna ha en snabbspårväg eller transportspårvägar längs med den gamla motorvägen. Av tradition brukar man först lösa bilarnas tillgänglighetsproblem, och sedan passa in gående och cyklister vid sidan om. I min skiss gör man tvärtom, man utgår först från var fotgängare och cyklister behöver ta sig fram, och sedan tänker jag mig att man får lösa bilarnas problem efteråt, de får helt enkelt anpassa sig till de funktioner och värden som behövs i landskapet för att det ska bli hållbart. Som ett steg mot ett minskat energiberoende och en utökad kollektivtrafik, föreslår jag förutom den redan planerade Spårväg Syd en lokal spårväg som förbinder Vårby Gårds brygga och centrum med centrala Huddinge via Kungens Kurva och Gömmarskogen naturreservat, och sedan tar sig tillbaka norrut via Häradsvägen förbi Segeltorp och vidare till Kungens Kurva och Vårby igen. Då underlättar man kontakten mellan Vårby Gård och kommunens centrum, liksom mellan Segeltorp och kommunens centrala delar och Mälaren...

Idéskissen utgångspunkter har varit:

1. **Omvärdera bilden av Kungens Kurva**
2. **Komplettera**
3. **Ta tillvara områdets sociala potential**
4. **Ta tillvara områdets gröna potential**
5. **Skapa sammanhängande karaktär**
6. **Motverka barriärer och länka samman områden**



De mest problematiska barriäreffekterna finns i gränszonerna mot Vårby Gård, Skärholmen och Gömmarskogens naturreservat.



Mitt koncept handlar om att genom att introducera «urbana grönstråk» på strategiska platser i landskapet. De skapar plats för miljöer och verksamheter som inte finns i Kungens Kurva idag. Stråken tar utgångspunkt i den befintliga grönstrukturen och först skissar jag 3 plattformar där de värsta barriärerna finns idag.



«Plattformarna» länkas därefter med ytterligare urbana grönstråk av olika skalor och storlekar. Nu är stråken «säkrade» som zoner där man kan röra sig mellan olika delar i landskapet.



Kring det hierarkiskt ordnade nätverk av urbana grönstråk kan man sedan passa in infrastruktur, bebyggelse och verksamheter av olika sorter. Stråken har en övergripande karaktär som bidrar till helhetskänslan i området, samtidigt som de varierar mycket i både form, storlek och innehåll sinsemellan.



De på platsen historiska ekdungarna renodlas och utvecklas (gula prickar). Belysta bildar de starka och unika landmärken. I mindre skala fungerar de upplysta ekdungarna som «fickparker» med olika innehåll. Belysta trädmassor markerar också naturreservatets skogsrand.



Spårvägslinjerna placeras. Den planerade *Spårväg Syd* (svart linje), mellan Skärholmen Flemingsberg via Kungens Kurva, och den mer «lokala» Huddingespårvagnen (röd linje) från Vårby Brygga, via Kungens Kurva och Gömmarskogen, till Huddinge Centrum och tillbaka norrut längs Häradsvägen.

-  Existerande byggnad
-  Ny bebyggelse
-  Del av urbant grönstråk
-  Spårväg Syd Snabbspårväg mellan Älvsjö - Flemingsberg
-  Spårväg Huddinge Norr Vårby Brygga - Huddinge C
-  Ekdunge med belysning
-  Entré till Gömmarens naturreservat



Karta

Idéskiss - Ny struktur för Kungens Kurva

0

500

1000m

Kungens Kurvas identitet är idag formad av kommersiella aktörer samt tillfälliga besökare utan vardaglig och nära koppling till miljön vilket påverkar området negativt på flera sätt, bl.a. beskrivs området som «anonymt». Om Kungens Kurva görs mer tillgängligt för de boende i näromgivningen, kan lokala influenser påverka områdets identitet, och landskapet kan utvecklas till en miljö som fungerar i lokal skala *samtidigt* som området utgör en delregional kärna.

De gröna urbana stråken placeras så att hela miljön omstruktureras för att hänga bättre samman med omgivningen ur ett fotgängarperspektiv. Bebyggelse organiseras kring stråken, som fylls med olika funktioner, bebyggelse, miljöer och verksamheter - och uppmuntrar människor att förflytta sig i och ta del av landskapet. Teorin är att tillgängligheten i sig skapar kedjereaktioner. Människor ska ges möjlighet och anledning att använda miljön, vilket i sin tur kan förväntas leda till större mångfald i området både ifråga om människor och verksamheter, och på så sätt också till en mer dynamisk, hållbar och flexibel plats - något som gynnar både kommersiella och rent mänskliga intressen.

Det nya Kungens Kurva framstår som en experimentell och socialt och ekologiskt mer hållbar stadsmiljö, som dessutom uppfattas i förhållande till den tidigare miljön, som kan sägas ha varit dess motsats. Den nya profilen behåller konsumtion som ett av många inslag, men medger att staden också behöver innehålla miljöer som bidrar till integration, produktion, idéer, kontakt mellan människor och grupper, kontakt med naturen, biologisk mångfald, enkla förflyttningar, bostäder och företagslokaler, föreningslokaler... Stråken är ett stadsbyggnadsexperiment som försöker gå det kommande århundrandet till mötes. Ett århundrade där vi sannolikt kommer att stöta på ännu större problem med klimatförändringar, brist på energitillgångar och ökad segregation mellan fattiga och rika. Det nya Kungens Kurva är en stadsmiljö som försöker lämna bakom sig

eran av förenklande och otidsenliga kategoriseringar av landskapet i «stad» och «land», eller monofunktionella stadsområden som «köpcentrum». Genom att stråken förbinder olika målpunkter i landskapet med sina trivsamma och händelserika promenadmiljöer länkar de samman de olika områdena och människorna runt Kungens Kurva. Den nya miljön ska utgöra ett gemensamt vardagsrum för alla i området, och på så sätt motverka segregation. Den nya miljön vill istället uppmåna människor att förflytta sig, upptäcka nya platser eller människor eller t.o.m. själva påverka en plats på ett mer aktivt sätt. Stråken uppmuntrar till miljövänliga förflyttningar som är tillgängliga för alla, med spårvagn, buss, till fots eller med cykel - även om det *går* att ta sig fram med bil, anpassat till de andra trafikanternas behov av trivsel och säkerhet.

Byggnader ramar in och ger utemiljöerna form och vägar. De nya byggnaderna har många olika lokaler och många entréer och fönster, i motsats till de som finns i området idag. Deras arkitektur underlättar kommunikation mellan ute och inne och driver det tänkandet längre. Byggnaderna varierar i utseende, storlek och innehåll - de innehåller såväl lokaler för kontor och butiker som bostäder och studentboenden. Verksamheter och människor i byggnaderna berikar och påverkar stråkens innehåll - och vice versa. I centrala Kungens Kurva, där de gröna stråken sammanstrålar, ligger en samlande, offentlig byggnad med många olika verksamheter som knyter an till platsen och närområdet. Förslag på verksamheter kan vara turistinformation, föreningslokaler, ett kafé, internetkafé, bibliotek, fritidsverksamhet, lokal arbetsförmedling, utställningar, seminarier, företagspresentation, konferenscentrum, ett kommunkontor e.t.c. Den offentliga byggnaden är en sorts icke-kommersiell galleria, ett rum vars innehåll till stor del styrs av människor i området.

De gröna urbana stråken fungerar både som parkmiljöer för promenader eller joggingturer, och de innehåller

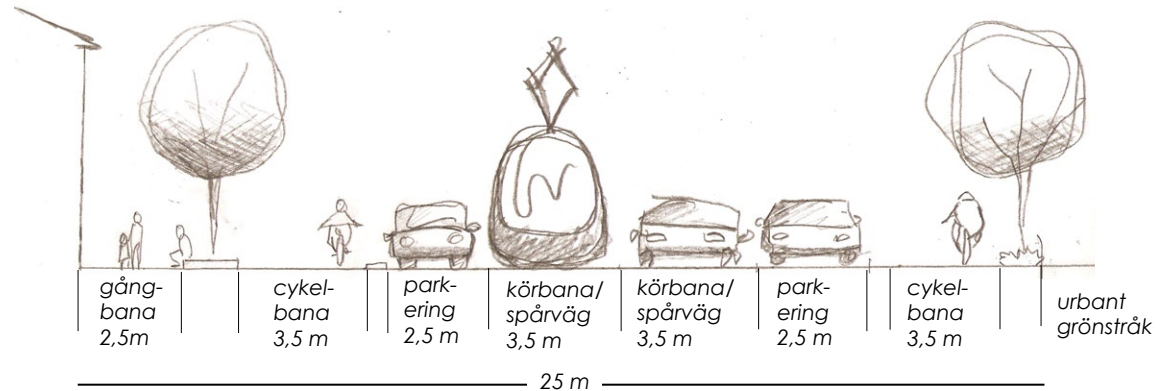
platsbildningar som uppmanar till att stanna till. De är ömsom hårdgjorda ytor med trottoarer, torg, körbanor, spårvagnsbanor - och ömsom mer gröna då de innehåller kanaler och vattendrag, dagvattendammar, stora gräsmattor, kolonilotter, prydliga och vilda planteringar, isbanor, trädalléer, vattenkonster, lekparkar, utsiktsplatser och mycket annat... Överallt kan man ta sig fram till fots, på cykel, med rullskridskor, med rullator, rullstol eller barnvagn, eftersom det alltid finns flera breda gång- och cykelbanor. Ett av de urbana grönstråken leder fram till naturreservatets huvudentré, och därifrån kan man på iordningsställda och väl upplysta gångvägar ta sig vidare ut i kommunen eller till sjön Gömmaren. Naturreservatets norra gräns flyttas nämligen inte söderut, istället framhålls skogens existens och det fantastiska i att den ligger så nära inpå denna stadsdel. Genom att svagt belysa skogsranden så att den ter sig lockande och välkomna eller skymtar det på avstånd i landskapet. Området länkar också till Vårby brygga varifrån man kan ta båt vidare längs Mälaren eller till andra sidan av staden. Det ska finnas saker att upptäcka i alla skalor. Det kan vara i form av omsorgsfullt gjorda detaljer på byggnader och i utomhusmiljön, små skulpturer och konstverk som knyter an till platsens historia och dess invånare. Flyttbara utemöbler liksom belysningsarmatur är specialgjorda för området, ger det en egen karaktär. Många av planteringarna är pedagogiskt gjorda och skyltar informerar om just deras specifika bidrag till den biologiska mångfalden eller rening av vatten och luft. De idag så typiska ekdungarna har renodlats och multiplicerats i området, med hjälp av traktens skolbarn. De gestaltats till intima stadsrum, fickparker med kaféer, scener, lekplatser eller bara en plats att sitta på för den som vill vila sig. I området finns små vindkraftverk som producerar lokal el för exempelvis belysning av utemiljön och solceller används flitigt. Ekdungarna och Gömmarskogsranden belyses och ger området ett unikt uttryck som inte går att ta miste på, i både stor och liten skala.

Gatorna

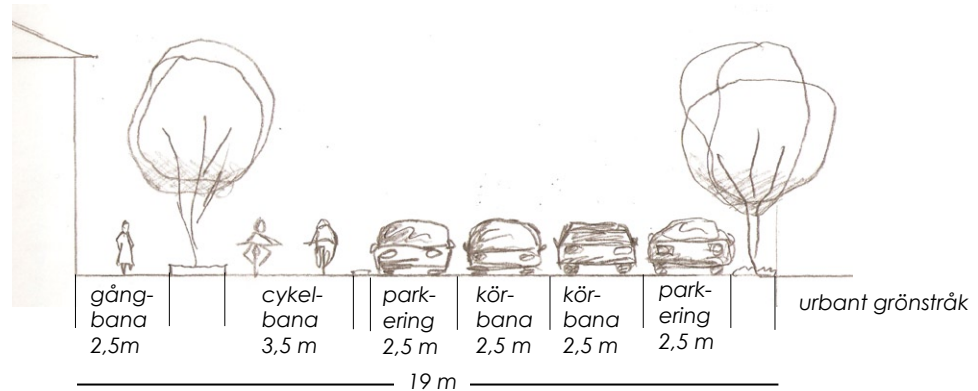
Gatorna har gott om plats för gående och cyklister och kantas av trädalléer, planteringar och bänkar som delar in ytorna.



Typsektion, gata med spårvagn
Skala 1:200

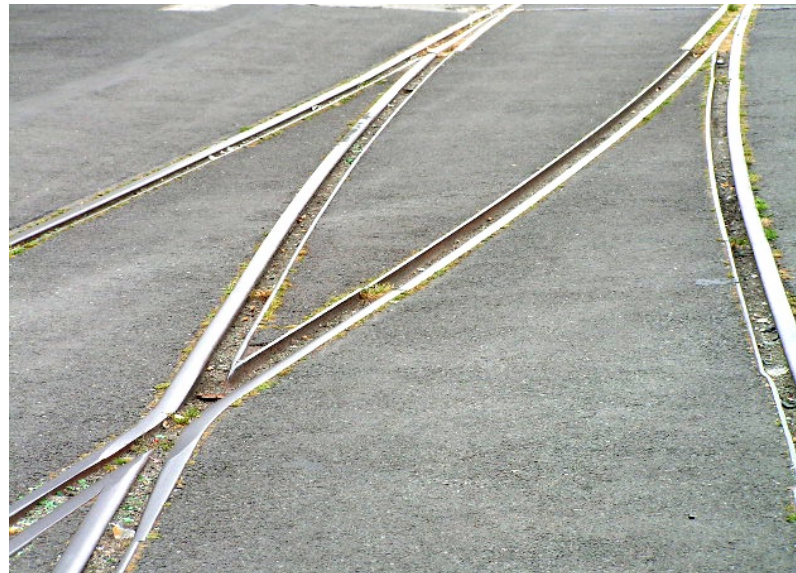
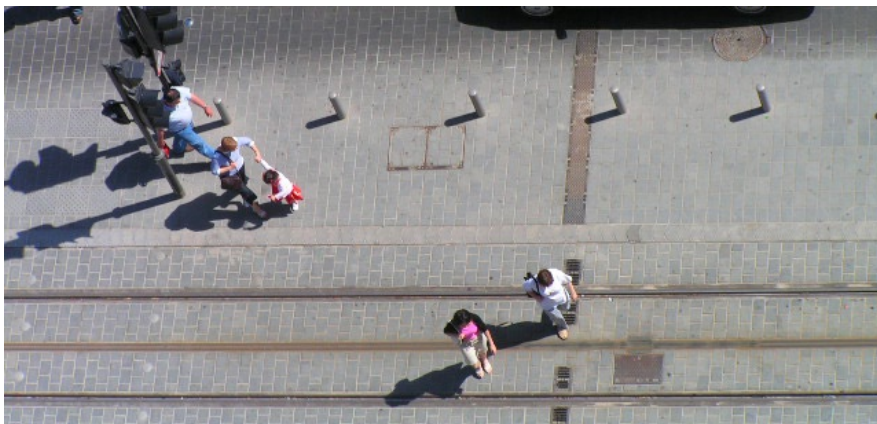


Typsektion, gata med endast körbana
Skala 1:200



Spårvagnar

Spårvagnsspåren utgör även ett vackert inslag i marknivån, då de är omsorgsfullt infällda som en del av gatubeläggningen. På spårvagnsspåren kör även biltrafiken. Till skillnad från bussar och bilar, skapar spårvagnslinjer en fast struktur som yttrar sig fysiskt i miljön.



Belysningen

Belysningsarmaturena är särskilt utformade för hela området, och håller ihop hela utemiljön, då man inte ser dem någon annanstans än just här. Belysningen vägleder i mörket, den skapar atmosfärer och stämningar, gör miljön tryggare att vistas i och möjlig att vistas i längre tider på dygnet. Belysningen manifesterar och visar upp området då den används i den monumentala ekdungarna och på vindkraftverken och längs Gömmarreservatets skogsrand.



Byggnaderna

Byggnaderna som kantar esplanaden har lokaler för både bostäder, butiker och kontor. Huvudidén är flexibilitet och personlighet: somliga av lokalerna kan köpas, andra kan hyras. Det är lätt att sätta in nya väggar, öppna upp en extra ytterdörr eller slå ihop två lokaler, och växla mellan olika behov. Byggnaderna har personliga och individuella uttryck som stämmer väl överens med deras flexibla karaktär.



Trädalléerna

De återkommande trädalléerna ramar in gaturummen, leder en framåt och skapar en småskalighet i utemiljön genom att dela upp den i olika zoner. Trädalléerna bidrar till hålla samman området.



Skulpturer som berättar platsens historia

Esplanaden är utsmyckad med konst i form av en serie skulpturer som leder en framåt och gör att man ständigt kan upptäcka nya detaljer. Skulpturerna berättar om platsens historia eller om händelser och människor som knyter an till området.



Koppling till Vårby Gård

Skala 1:3000

Parken

I mitten av esplanaden finns det breda gång- och cykelstråket, där man tar sig fram lika lätt i rullstol som med barnvagn eller på rullskridskor. Först korsar man en park med gott om sittplatser, gräsmattor att sträcka ut sig på, liksom vackra och väldoftande planteringar. Alla planteringar är mycket låga, och insynen från gatorna runtomkring är god. I parken finns en av de karaktäristiska ekdungarna och intill den ligger Paviljongen med ett kafé där det ofta hålls sester och utställningar med lokala konstnärer. I ekdungen finns även en utomhuscen, som under sommarkvällarna används flitigt. Parken är som övriga miljöer i området vackert belyst under kvällstid.

Skateparken, lagliga väggar, gatukonst - mötesplats för unga

Efter att ha passerat en bilväg, hamnar man i ungdomsdelen. Här finns en stor skatepark för de som gillar skateboard eller rullskridskor, och för de som bara kommer för att titta på eller prata med kompisar. Här finns gott om informella sittplatser i form av långa trappsteg runt platsen. Här finns en experimenterhörna med s.k. lagliga väggar och golv för de som gillar gratiti eller annan form av gatukonst. Här kan man testa sig fram och visa vad man kan, lämna sitt budskap till resten av världen. I lokaler söder om platsen finns vad som brukar kallas en ungdomsgård med ett stort utbud av verksamheter. Det här är ett ställe för unga från hela trakten, från Skärholmen, Vårby, Segeltorp och Huddinge, och tack vare kommunernas samarbete finns gott om resurser för att ta tillvara de ungas idéer och förslag. Kanske uppstår det en möjlighet att hyra rullskridskor, cykel eller skateboard i närheten.

Vattenkonster, gräsplan för fotboll & isbana

Därefter anländer man till en del av stråket där det finns vattenkonster, och under vintern spolas gräs/fotbollsplanerna, och blir till skridskobanor som är mycket populära.



Parken



Trädalléer och promenader



Blomstrande planteringar och flyttbara möbler

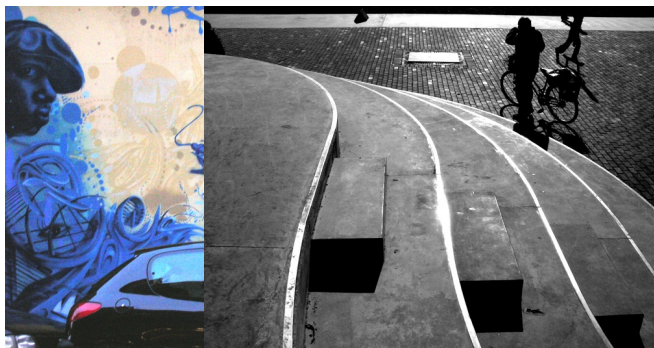


Paviljong med kafé och kulturella verksamheter



Upplyst ekdunge med scen i mitten

Plats för ungdomar



Informella sittplatser



Plats för kreativitet, experiment och lek

Vattenkonster & isbana



Koppling till Gömmarreservatet

Skala 1:3000

Samlingsplatsen-Torget

Där stråken möts uppstår en naturlig samlingsplats, ett torg. Här ligger en offentlig byggnad och bakom den en högskola.

I väst-östlig riktning har diken synliggjorts och tillgängliggjorts. En renande dagvattendamm som man kan gå ut på och med olika planteringar i ligger där kanalerna mynnar ut på torget.

HERON CITY

Längs stråket som leder norrut mot Skärholmen, ligger kolonilotter jämte en kanal som påminner om de gamla odlingsdikenas sträckning.

Slätten

Slutningen upp mot lekparken, består av en stor gräsmatta. Dagvatten från de högre belägna delarna, ut i en kanal ner mot torget. Runt kanalen växer det vilt, vass, sly och typiska ruderatmarksväxter får frodas. Det är en lekplats för de lite äldre barnen, där bara fantasin får bergänsa hur platsen ska användas. Under vintern blir det en pulkabacke.

Lekparken

Uppe på höjden ligger lekparken, en stor plats för barn med många olika lekmiljöer att välja mellan.

Entré till naturreservatet

Entréerna markeras tydligt, genom «gläntor» av öppen mark omgiven av en trädrida med brynvegetation som asp, björk, ek, slån e.t.c. Kransen av lövträd belyses under kvällstid och skapar en välkomnande plats. Vid denna huvudentrén ligger två skolbyggnader på varsin sida.

STUDENTBOSTÄDER

STUDENTBOSTÄDER

STUDENTBOSTÄDER



Torget



Självklar knutpunkt, på dagen såväl som på kvällen



Högskola för hållbar design



Odlingar & kolonilotter



Vackra och intresseväckande skyltar, markmaterial och detaljer av hög kvalitet och utförda med stor omsorg informerar om platsen & växterna samt ger området en tydlig och gedigen karaktär



Offentlig byggnad med samlande effekt



Dagvattendamm med vackra planteringar för både nytta och nöje



Vatten i kanaler attraherar och leder besökare

Slänten

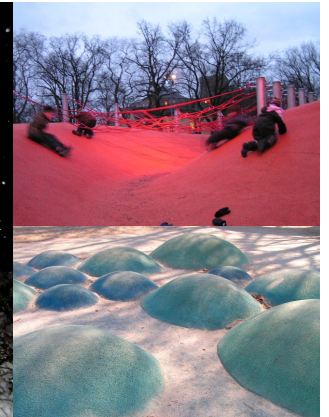


Den sluttande gräsmattan med ekdungar kantas av trädalléer som vetter mot studentbostäderna runtomkring. Vintertid fungerar slänten som pulkabacke.



Runt vattenkanalen i slutningen, växer vildare vegetation. Längst ner samlas vattnet till ett fuktigt område i gräsmattan.

Lekparken





Naturreservatet manifesteras tydligt i och med en lysande skogsrand.

Avslutande reflektioner

Reflektion kring Kungens Kurva

För mindre än 100 år sedan, såg landskapet i Kungens Kurva radikalt annorlunda ut än idag, därför att samhället och människors livsstil var annorlunda. Många forskare och arkitekter av olika slag som jag citerat i detta arbete, understryker att det är dagens arbete som till stor del är avgörande för om de miljöer och samhällen vi ser om 50-100 år kommer att framstå som socialt och ekologiskt hållbara.

Inte bara innerstaden, eller isolerade enklaver och kvarter, kan vara «ekologiska» eller hållbara. Hammarby Sjöstad i Stockholm, som fått stor uppmärksamhet för sina miljövänliga tekniska lösningar, är samtidigt en liten del av landskapet i regionen, och man kan undra hur socialt hållbart kvarteret är, när det bara är en viss social grupp med en viss miniminkomst som har råd att bo «ekologiskt».

Man kan fråga sig om vi fortfarande kommer att bygga vad som idag kallas för «köpcentrum» i framtiden? Om vi gör det, verkar det iallafall högst otroligt att de kommer att se ut eller fungera som idag. Bilismen och överkonsumtionen av jordens resurser - de två företeelser som är som mest kritiserade i vårt västerländska samhälle idag, är också de två faktorer som utgör själva grunden för det externa köpcentrums existens. Det nutida externa köpcentrumet är så kraftigt anpassat och

utvecklat i enlighet med dessa två fenomen att man kan undra om det räcker med att bara köra elbilar och sälja ekologiska varor för att köpcentrumet ska fortsätta vara aktuellt som stadsmiljö...

Vad händer om man förkastar själva termen, och försöker se på externa köpcentrum med nya ögon, försöker uppfinna en ny sorts «stadsmiljötypologi»? Jag menar inte att jag har lyckats med detta, även om jag kanske har börjat så smått, men jag tror att det skulle vara en spännande uppgift i ett annat exjobb... Vad händer om vi inte längre ser på Kungens Kurva som ett köpcentrum, utan som en stadsmiljö i en specifik landskaplig, social och ekonomisk kontext? Varför dela upp landskapet och stadsmiljön i generella kategorier? Är inte varje plats unik?

Det planerade projektet med en stor motorväg väster om Stockholm, ska kanske ses som en sista desperat dödsryckning från bilindustrin och oljesamhället, precis som de för bara några år sedan så populära stadsjeeparna snabbt tycks tappa i popularitet och alltmer ersätts med små och «klimatsmarta» bilar?

Att överhuvudtaget räkna med att olja kommer att finnas som en lättillgänglig, billig produkt om 50 år är troligtvis att ta stora risker. Etanolframställning har visat sig leda till koldioxidutsläpp, och är dessutom beroende av samma jordbruksmark som vi behöver för att fram-

ställa livsmedel. Och hur stora mängder miljövänlig el kommer vi att kunna producera med hjälp av solfångare, vind- och vattenkraft? Kanske måste vi faktiskt räkna med, att det som många idag ser som självklara bekvämligheter, att kunna köra bil i stadslandskapet, i framtiden kommer att vara oåtkomliga, och fullkomligt irrelevanta fenomen - därför att våra stadslandskap kommer att bli mindre och mindre anpassade till bilismen. Inte heller känns det orealistiskt att oljedrivna bilar kommer att vara helt förbjudna p.g.a. de sjukdomar, allergier, olyckor och den miljöförstöring de leder till.

Kanske kommer konsumtionshysterin att ha stannat av genom ren nödvändighet? Vi kommer att vilja köpa saker mer sällan, men då vill vi ha riktigt ekologiska och högkvalitativa varor, personliga produkter som vi bär med oss länge. Kanske kommer vi att efterfråga mer personligt framtagna varor, anpassade till just den egna smaken, livssituationen och behovet, produkter som görs på plats med omsorg och noggrannhet? Kanske kommer vi inte längre att känna ett behov av att fylla ut känslan av tomhet med ting, eftersom det kommer att vara lättare att få kontakt med andra människor på mer informella sätt, eller därför att vi kommer att ha mer fritid som vi kan spendera med att konsumera upplevelser eller relationer, och kanske kommer vi att få lära oss hur man kan få utlopp för sin egen kreativitet och sina egna idéer genom att bli en del av framställ-

ningsprocessen och skapandet av de produkter och livsmedel som vi alla behöver för att leva! Vi kanske kommer att skapa vår identitet utifrån så många andra företeelser än just konsumtion?

Idag är planen att Kungens Kurvaområdet ska utvecklas till en regional kärna för handel. *Vad är en regional kärna för handel?* Varför måste vi ha en kärna för handel? Borde inte handel finnas överallt i staden? Om vi betänker att «stad» idag i första hand tycks ses som en plats för handel, så betyder faktiskt begreppet en «regional kärna för handel» inte särskilt mycket? Begreppet «regional kärna för handel» säger heller *ingenting* om hur landskapet ser ut, upplevs, fungerar, vad det innehåller eller hur människor som bor runtomkring det eller i det lever sina liv.

När man väl har bestämt sig för att en regional kärna för handel kan vara en massa olika saker, och se ut på en massa olika sätt, då inser man plötsligt hur många och stora möjligheter som finns. Möjligheten att skapa en helt ny typ av stadsmiljö, ett landskap som kommer att vara anpassat inte efter den bilism eller den världsuppfattning som växte fram på 50-talet utan efter den livsstil och det samhälle som förhoppningsvis kommer att vara möjlig för många fler om 50 år. Ett landskap att visa upp utomlands och vara stolt över, ett landskap som är ett föredöme och en inspirationskälla och som visar på nya sätt att leva och fungera i staden!

Att öka Kungens Kurvas tillgänglighet och integration med omgivningen är att förvandla området från en bromsande lokal barriär till en länkande nod, och det kan ju bara få goda effekter - såväl för de som bor och arbetar i området liksom för själva Kungens Kurvas utveckling till en mer dynamisk och nyskapande stadsmiljö. En stadsmiljö som befinner sig på den ännu så länge ganska odefinierade gränzonen mellan bebyggelse och natur som omger vår tids städer och som kanske utgör vårt samhälles mest karaktäristiska stadslandskap, trots att vi tenderar att bortse från det och oftast hellre vänder blick-en mot innerstaden.

Som landskapsarkitekt blir det självklara svaret på uppgiften att öka tillgängligheten till en plats, att utifrån en inventering och analys av barriärer i miljön försöka arbeta med att öppna upp, länka samman och gestalta tillgängligheten på olika sätt. Man arbetar med växtlighet och dess uttryck och funktion, marken och dess form och material, med siktlinjer, platsbildning, eller andra metoder, för att binda samman olika fysiska miljöer med varandra och skapa kvaliteter och upplevelsevärden i utemiljön.

Genom att öppna upp ett landskap och ta bort fysiska hinder och barriärer i miljön, ger man förutsättningar för att också «mentala» hinder, som t.ex. att en plats attraherar vissa grupper och «stöter bort» andra, på sikt kan försvinna.

Någonstans blir det svårt att skilja vad som är ren fysisk gestaltning av bänkar, vägar eller platser, från den gestaltning som också påverkar själva innehållet och händelserna på platsen. När man gestaltar en plats kan man aldrig säkert veta hur människor kommer att använda den, eller inte använda den... Och ändå måste man ha den dimensionen i bakhuvudet under gestaltningens gång.

Och kanske är det så att den fysiska gestaltningen och «händelsegestaltningen» - det som man fantiserar om skulle kunna inträffa på platsen - inte riktigt kan separeras från varandra och ständigt influerar varandra fram och tillbaka. Händelser på en plats påverkar materialen eller atmosfären på platsen och vice versa.

Att fundera över landskapets fysiska utformning och gestaltning är självklart, men bör man som arkitekt eller landskapsarkitekt även ge sig in på frågor som rör själva *typen* av verksamheter i miljön? Jag tror att svaret är ja. Det är omöjligt att gestalta en plats utan att försöka föreställa sig hur människor kommer att använda den eller vad som kommer att kunna ske på den, om det så sker på ett mer omedvetet plan.

Jag undrar hur vi vill att människor ska använda landskapet i Kungens Kurva om 10, 25, 50 eller 100 år. Räcker «Regional kärna för handel» verkligen till?

Reflektion kring arbetet med exjobbet

Ytterstadsmiljöerna är miljöer som genom att inte leva upp till den klassiska bilden av tät och rutnätad stad, också framhäver de historiska innerstäderna. De är landskap som befinner sig utanför, vid sidan om, och på så sätt synliggör den «traditionella staden» ur ett annorlunda perspektiv. Just detta - att se på saker ur flera perspektiv samtidigt och bilda sig en helhetsbild av något, är ofta även landskapsarkitektens roll.

Under arbetets gång har jag haft tillfälle att verklig-enspendera tid att läsa böcker och artiklar samt höra föreläsningar och diskussioner som berör sambanden mellan oss människor, våra livsmiljöer och vår livsstil. Det har varit väldigt givande att läsa kursen *Beyond: Desire* på Kungliga Konsthögskolan i Stockholm eftersom de som deltog i den, liksom dess föreläsare, hade en blandad bakgrund och det tycker jag berikade diskussionen på ett sätt jag inte var van vid... och jag tror att det berikade, men kanske också försejade, mitt arbete. Försejade därför att jag ibland hade svårt att behålla mitt fokus, stadsplanering berör så oerhört många ämnesområden och det är lätt att komma in på sidospår. Samtidigt är jag glad om detta satt spår i arbetet, eftersom det ibland kan vara just en kvalitet att ha många sidospår som uppmuntrar till oväntade tankar och idéer...

Jag hoppas iallafall att jag åtminstone kan inspirera till mer diskussioner kring hur våra (ytter-)stadslandskap ser ut och vad detta har för samband med oss människor som lever i dem, samt vilken roll vi landskapsarkitekter kan spela i detta sammanhang.

I början var det faktiskt ett medvetet val att inte begränsa sig alltför mycket för jag ville se vart arbetet «skulle föra mig...» - det är kanske en bra attityd när man skriver en bok, men när det gäller exjobb så är en lärdom att jag skulle ha bestämt från början om jag skulle fokusera på resonerande texter eller på en platsstudie, för båda växte till orimliga proportioner.

En annan effekt av att jag inte begränsade mig tillräckligt var att jag själv blev förvirrad över vad det egentligen var som jag ville säga, och mot slutet av arbetet fick jag anstränga mig hårt för att försöka ringa in detta. Mycket som verkar så självklart när man har gått och tänkt på det under lång tid är inte alls lika uppenbart att förmedla till andra. Jag har också insett hur viktigt det är för mig, personligen, att i ord och bild konkretisera vad jag tänker på för att komma vidare i mina tankar.

Vad har jag då egentligen lärt mig av att göra detta arbete?

Först och främst hur viktigt det är att strukturera och or-

ganisera sitt arbete, att försöka se det ur ett större perspektiv först och sedan zooma in på detaljer. Jag önskar att jag hade arbetat så i högre utsträckning!

Jag har insett hur identitet och plats hänger ihop på ett sätt som jag inte alls hade insett tidigare. Jag har fått en tydligare bild av hur de miljöers status som en människa omger sig med, alltid tycks spilla över på människan och *hennes* status. Vi är på många sätt den miljö vi lever i. Vackra miljöer tycks alltför ofta hänga ihop med privilegierade människor, och tvärtom. Kontroll över landskap innebär stor makt i samhället.

I och med arbetet tycker jag mig också ha fått en inblick i hur mycket politiska processer påverkar stadslandskapet, hur de folkvaldas ibland snabbt fattade beslut påverkar människors vardag i årtionden framöver. Jag tycker mig även ha insett hur lite baserade på rationella fakta och vetenskapliga underlag många beslut som rör stad och landskap faktiskt tycks vara. Jag har insett att det faktiskt ofta är «slumpen» som får styra över landskapets utveckling, t.ex. därför att ett kommersiellt företag lägger fram ett oemotståndligt förslag till en liten glesbygds kommun...

Jag har ökat min medvetenhet om att beslut som fattas rörande landskap eller städers utveckling inte sällan är baserade på förutfattade och välkända bilder som hela

tiden reproduceras därför att de är bekanta och man vet hur de fungerar. Detta i motsats till en stadsplanering som verkligen tas på allvar och där visionära och nyskapande idéer eller vetenskapliga fakta får ligga till grund för utvecklingen.

Det är intressant att se hur skribenter, politiker, stadsplanerare e.t.c. *talat* om att bygga ekologiskt och hållbart, och sedan jämföra dessa ideal med hur det ser ut i praktiken, där stora belopp satsas på bilens framkomlighet och dess miljöer. Det finns verkligen ett stort avstånd mellan det som framhålls som det ideala och eftersträfvansvärda, och det som verkligen byggs och planeras, och ofta en sorts dubbelmoral i attityden till våra landskap. Vi vill gärna ha vackra vyer, ren luft och rik natur på särskilda, inramade, platser, men ställer detta i motsats till mer vardagliga miljöer. Som om det vore fullkomligt ologiskt att kräva att även våra vardagsmiljöer skulle vara av hög estetiskt, ekologisk eller funktionell kvalitet. Som om vi någonstans tror att den livsstil vi är «förutbestämda» att ha aldrig kan ske på naturens villkor.

Jag tycker mig ha fått en känsla för att landskapet, precis som en del av de texter jag citerat menar, verkligen är en oerhört känslig och tydlig indikator som berättar mycket om sin tids samhälle. Detta därför att landskapet tycks växa fram ur en mängd beslut och önskemål

som inte fattas på rent «logiska» eller rationella grunder, utan snarare bottnar i vanor, i hur vi lever våra liv just här och nu.

Samtidigt medger jag naturligtvis att det inte är särskilt lätt att vara «visionär» och tänka utanför det kända och bekanta. Och visst, ibland är kanske de enkla, beprövade och uppenbara lösningarna de allra bästa. Det är naturligtvis oundvikligt att påverkas av de bilder och landskap man vuxit upp i, lever i, ser på tv och som samhället fyller med olika symbolik och betydelse, eller att influeras av sin egen bakgrund, sina personliga värderingar och ideal, eller sin egen livsstil. Jag har kanske insett ännu lite mer hur stort ansvar och vilken stor makt de som planerar för andra människor har.

Mer konkret - vad har jag lärt mig utifrån studien av Kungens Kurvas köpcentrum? Jag tycker mig ha insett vilken bra metod det kan vara att kartlägga grönstrukturen i ett område, för att skapa sig en helhetsbild och en övergripande förståelse för en miljö. Jag har insett att grönstrukturen kan vara en effektiv «indikator» på hur ett landskap tas om hand, fungerar eller upplevs generellt. Jag tycker också att jag har fått bekräftelse på hur effektivt det kan vara att arbeta med grönstruktur som en metod för att gestalta fysiska miljöer och lösa problem i dem, just därför att grönstrukturen spänner över så många olika frågor i landskapet.

Jag har också funderat mycket över ytterstadslandskap och naturligtvis kommersiella landskap och jag tror att jag kommer att fortsätta att fundera kring detta så länge jag arbetar som landskapsarkitekt. Jag hoppas att arbetet kan bidra till att skapa uppmärksamhet kring det försummade ytterstadslandskapet, och visa på att det kanske är just i hur vi hanterar ytterstaden som nyckeln till de framtida hållbara städerna finns.

En annan sak jag är nöjd med är att jag tycker att jag lyckats ge en bild av hur ett ytterstadslandskap, eller ett köpcentrumområde, verkligen kan se ut. Vi vet alla hur dessa landskap ser ut, och ändå är det så mycket som vi inte ser. Som tillfällig besökare ser man ofta bara ytan och det mest uppenbara, och inser inte vilken stor variation i miljön där kan finnas eller vilka potentiella värden som kommersiella landskap kan innehålla. Genom det här arbetet hoppas jag att kanske öka medvetenheten om alla de «mellanrum» som bildas i ytterstaden och vad de faktiskt innehåller och att de kan spela en viktig roll i stadsutvecklingen.

Jag vill också bidra till en diskussion om privata investerars inflytande över utformningen av vårt gemensamma landskap och över människors vardagsmiljöer.

Källförteckning

Böcker och bokkapitel

Ascher, Francois, *Les nouveau compromis urbains - lexique de la ville plurielle*, Éditions de l'Aube, 2008

Augé, Marc, 2005, *Non-places introduction to an anthropology of supermodernity*, Verso London/New York.

Baudrillard, Jean, 2005, *The System of Objects*, Verso, London/ New York.

Beauvoir, Simone, 1999, *Det andra könet*, Norstedts förlag, Stockholm.

Bergman, Bosse, 2003. *Handelsplats Shopping Stadsliv. En historik om butikformer, säljritualer och det moderna stadslivets trivialisering*, Brutus Östlings bokförlag Symposium, Stockholm/Stehag.

Borret, Kristian, 2005, *Diffusa Städer*; i *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Ola Broms Wessel, Moa Tunström & Karin Bradley (red.), pocky, Stockholm.

Einhorn, Stefan, 2005. *Konsten att vara snäll*. Månpocket i överenskommelse med Bokförlaget Forum, Stockholm.

Falkheden, Lena, 2005, *Stadsplanering för hållbar utveckling*, i *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Ola Broms Wessel, Moa Tunström & Karin Bradley (red.), pocky, Stockholm.

Fraser, Lady Antonia, *Marie Antoinette, 2002, ORION PUBLISHING CO*

Ganetz, Hillevi, 2005. *Damernas Paradis? En historia om varuhus och köpcentrum*, i *Speglingar av rum Om könskodade platser och sammanhang*, Tora Friberg,

Carina Listerborn, Birgitta Andersson & Christina Scholten (red.), Brutus Östlings Bokförlag Symposium, Stockholm/Stehag.

Gruen, Victor, 1964, *The Heart of our Cities. The urban crisis: Diagnosis and Cure*, Simon and Schuster, Inc., New York.

Gullberg, Anders, Mattias Höjer & Ronny Pettersson, 2007. *Bilder av Framtidsstaden – tid och rum för hållbar utveckling*. Brutus Östlings bokförlag Symposium, Stockholm.

Hedström, Per, *Toulouse Lautrec, Fälth och Hässler, Värnamo 2008, Distribution Nationalmuseum*.

Herlin, Ingrid Sarlöv, 2004. *Att planera för landskap*, i *Synvänder – en antologi om landskapsplaneringens teori och praktik*, Ole Reiter (red.)

Ingersoll, Richard, 2004. *Sprawltown – looking for the City on its Edges*, Princeton Architectural Press, New York.

Jacobs, Jane, 2004. *Den Amerikanska Storstadens Liv och Förfall*, Bokförlaget Daidalos AB, Göteborg.

Jacobs, Jane, 1970, *The Economy of Cities*, Random House Inc., New York.

Klein, Naomi, 2004, *No Logo*, Ordfront förlag, Stockholm.

Lanesjö, Bo, 1989. *The Development of Stockholm*, Stockholm Stockholms stad.

Larsson, Lars-Ove, *Vem är vem i svensk historia? Från år 1000 till 1900*, Bokförlaget PRISMA, Stockholm.

Lefebvre, Henri, 1982. *Staden som rättighet*, Bokomotivs förlag, Stockholm.

Lynch, Kevin, 1960. *The Image of the City*, The MIT Press, USA.

Molina, Irene, 2005, *Miljonprogrammet och förortens rasifiering*, i *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Ola Broms Wessel, Moa Tunström & Karin Bradley (red.), pocky, Stockholm.

Nordström, Alf, 1988, *Huddinge vägnamn, Huddinges Historia 8.*, Fälths tryckeri, Värnamo.

Robins, Kevin, 1997, *Tradition and Translation: National Culture in Its Global Context*, i *Undoing Place? A Geographical Reader*, Linda McDowell, 1997. John Wiley & Sons, Inc., New York.

Salzman, Katarina & Birgitta Svensson, 1997. ur *Inledningen* till boken *Moderna Landskap*, Natur och Kultur, Stockholm.

Schonning Sorensen, Mikkell, 2007. *Visioner om en marknadsstad Skärholmen/Kungens Kurva i Periferin i centrum - gränsöverskridande praktiker i Stockholms offentliga rum*, Katarina Nylund (red.), Daidalos, Göteborg.

Strid, Jan Paul, 1981, *Ortnamnen i Huddinge, Huddinges historia 1*. Bloms boktryckeri AB, Lund.

Tunström, Moa, 2005, *Konkurrenskraft, hållbarhet och flerkärnighet – EU-retorik och realitet*, samt *Staden som*

Rapporter, broschyrer, examens- arbeten, avhandlingar

scen, bostad och paradox, i *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Ola Broms Wessel, Moa Tunström & Karin Bradley (red.), pocky, Stockholm.

Vikstrand, Anna Micro, 2005, *Strävan efter ett ordnat samhälle Stadsplanering i Huddinge 1900-1960*, Eidos nr 16, Skrifter från Konstvetenskapliga institutionen vid Stockholms universitet, Intellecta DocuSys AB.

Vogt, Günther, *Miniature and Panorama Vogt Landscape Architects Projects 2000-06*, Lars Müller Publishing, Baden, Switzerland.

Wessel, Ola Broms, 2005 *Uppdrag: Rörelse och Mångfald*, i *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Ola Broms Wessel, Moa Tunström & Karin Bradley (red.), pocky, Stockholm.

Arena Huddinge, informationsbladet *Kungens Kurva Skärholmen Handelsområdet i södra Stockholm* samt informationsbladet *Arena Huddinge ökar Huddinges attraktionskraft*. Hämtade på Huddinge kommunal-kontor 2008-09-25.

Council of Europe, *European Landscape Convention*, Florence 20.X. 2000, <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/176.htm> 2008-10-07.

European Environment Agency, 2006. *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge* EEA-report No 10/2006. Luxemburg: Office for Official Publications of the European Communities. Samtliga citat min översättning.

Huddinge kommun, *Projektplan 2008-2010*. (Godkänd av kommunfullmäktige 2007-06-12.)

Huddinge kommun & Stockholms Stad, 2004, *Strategiskt Program Kungens Kurva Skärholmen*.

Huddinge Kommun, *Översiktsplan 2000* (godkänd av kommunfullmäktige 2001-12-17.)

Johansson, Eva-Lotta & Charlotta Råsmark, 2006, *Staden i ord och handling*, Examensarbete, SLU.

Kommunstyrelsens förvaltning, Huddinge kommun, *Tjänsteutlåtande FÖP Kungens Kurva*, Diariernr 07/67.312.

Kungliga Konsthögskolan & Arkitekturskolan, *Beyond Oil: Shanghai*, Stockholm 2007.

Naturvårdsverket. *Rapport 5903 · Konsumtionens klimatpåverkan*, november 2008.

Regionplane- och trafikkontoret (RTK) Stockholms Läns Landsting, 2008. *Livsstilar och konsumtions-mönster i Stockholmsregionen – ett regionalt utvecklingsperspektiv*. Rapport 10:2008, AlfaPrint, Sundbyberg.

Regionplane- och trafikkontoret (RTK), Stockholms Läns Landsting, *RUFS 2001 -Regional Utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen*, Katarina Tryck, Stockholm 2003.

SpaceScape Urbana analyser & strategisk design, 2006, *Kungens Kurva Space syntax-analys avseende gång- trafik*

Stadsbyggnadskontoret Stockholm, 2004, *Vision 2030*.

Ståhle, Alexander, *Compact Sprawl - Exploring public open space and contradictions in urban density*, Akademisk avhandling 2008, KTH, Architecture and the Built Environment, School of Architecture, Spatial Analysis & Design, Royal Institute of Technology (KTH)

Ullstad, Erland, 2008. *Hållbar stadsutveckling. En politisk handbok från Sveriges Arkitekter*, Intellecta.

World Wildlife Foundation, 2008, *Living Planet Report 2008*, Chris Halls (red.)

Artiklar -tidskrifter/dagstidningar

Andersson, Svenska Dagbladet, 2008-07-12.

Beckman, Södra Sidan, 2009-09-05

Björk, Nina, *Tvånget att begära*, Dagens Nyheter, 2008-06-16.

Bradley, Karin, Karolina Isaksson, Lars Orrskog, *Hållbara staden fångad i ett post-politiskt vakuum*, i Arkitekten, s.x, Oktober 2008.

Nantell, Anette, «*Romarios far vill tro på rättvisan*», *Dagens Nyheter* 2009-03-29.

Nilsson. Dagens Nyheter, 2008-10-11.

Näslund, Elisabeth, *Hon sätter medelklassen i miljöfokus*, Arkitekten 05, 2009.

Ohlsson & Kallin, *Konsumtion styr Stockholmsliv*, Svenska Dagbladet, 2008-10-19.

TT, Krisen hotar inte galleriorna, Dagens Nyheter, 2009-01-26.

Di.se, Hammarström, 2006-12-30

Internet

Arena Huddinge, *Vad vi vill göra med Kungens Kurva Skärholmen*, <http://www.arenahuddinge.se>, 2009-01-27.

Edith Rouxs hemsida, www.edithroux.fr.

Fakta om Bhutan. <http://www.regeringen.se/sb/d/2520/a/13737>, 2008-11-13

Welcome to flickr - photo sharing
<http://www.flickr.com> 2009-02-20.

Köpberoendes riksförbund, <http://www.kopberoende.se> 2008-11-10.

Naturskyddsföreningen, fakta om gruppen «Rädda Stokholms Gröna kilar»:
<http://www.stockholm.naturskyddsforeningen.se/bibliotek/rapport/grona.kilar.htm>
2009-05-14

Schück, *Prylarna tar vår lediga tid*, dn.se, 2008-06-23

Sickla köpkvarters hemsida. <http://www.sickla.se>, 2008-11-14.

Stockholm Quality Outlet Barkarby, hemsida: <http://www.qualityoutlet.com/web/Hitta.aspx>, besökt 2009-04-16

Sundström, Anders. *Förnyelse ska elda på köpfesten* i Dn.se, 2007-02-13.

Inglehart, R, 2004, *World Value Survey, Subjective well-being rankings of 82 societies (based on combined Happiness and Life Satisfaction scores)* <http://www.worldvaluessurvey.org/>, 2009-02-03.

Worldimages, <http://www.worldart.sjsu.edu/>, 2009-02-24

Muntliga källor/Föreläsningar

Brodrej, Ferman, *områdesansvarig Huddinge kommun*, telefonsamtal 2009-01-19.

Delem, Eylem, *ordförande demokratiforum Vårby*. Telefonsamtal, 2009-02-11.

Thomas Elmqvist, *Stockholm Resilience Centre.*, Föreläsning Kungliga Konsthögskolan 2009-01-29

Eriksson, Bo. *Boende & eldsjäl i Segeltorp*. Telefonsamtal 2009-01-13.

Mattson, Helena, föreläsning *Consumption and Desire*, Kungliga konsthögskolan, Stockholm 2008-12-09

Soja, Edward W., föreläsning *Los Angeles and the post-metropolitan transition*, Kungliga konsthögskolan, Stockholm 2008-10-02.

Stähle, Alexander, föreläsning *Compact Sprawl- exploring public open space and contradictions in urban density*, Kungliga Konsthögskolan, Stockholm, 2008-10-30.

Sundström, Gunilla, *exploateringsingenjör Huddinge kommun*, möte Huddinge kommunalkontor, 2008-09-25.

Rode, Phillip, *Minervals Research Group*, föreläsning Kungliga Konsthögskolan, Stockholm, 2008-10-29.

Örn, Peter, *Delegationen för Hållbara Städer*, föreläsning *The Government's Initiative for Sustainable Cities*, Kungliga Konsthögskolan, Stockholm, 2009-01-28

Tv-program, filmer, radioreportage

Börjesson, Sven, «*Uppköpta köpcentrum*», *Sveriges Radio, reportaget hört på SR:s hemsida besökt* 2009-04-16: <http://www.sr.se/webbradio/webbradio.asp?type=db&Id=1165469&BroadcastDate=&IsBlock=>

Green, Gregory, 2004. Dokumentären *The End of Suburbia – Oil Depletion and the Collapse of the American Dream*. Producent Barry Silverthorn.Canada.

Sveriges Television, *Banbrytande Arkitektur* del 5, fransk dokumentärserie, 2008-02-05

Sveriges Television, *Dokument Utifrån Är maten slut?* 2009-01-25, Fransk dokumentär från 2008.

Paramount Pictures, *Sex and the City - the complete season 6*, 2004.

Kartor, planer, flygbilder

Flygbild över Kungens Kurva, Huddinge kommun, publiceringstillstånd av Marianne Rillbert via mail 2009-02-18.

Karta över Laga Skifte i Wårby, 1908. Sida 1-2 ur Akt 01-HUD-103, Lantmäteriet Gävle.

Terrängkartan 606 Södra Stockholm, Lantmäteriet Gävle, har legat till grund för planen över Huddinge kommun som jag har framställt och som förekommer på s. 131 och s. 160. Medgivande för publicering av Ingela Eriksson, Lantmäteriet Gävle 2009, via mail 2009-09-30. Medgivande I 2008/1959.

